The Parliamentary Standing Committee on Transport and Tourism, in its report submitted in this very House on 5th March, 2008, unanimously recommended not to close down these airports and renegotiate the agreement, but the Government is going ahead with the closure decision and the Hyderabad Airport is going to be closed down on the 14th March. ESMA has been inflicted on the agitating employees who are fighting for their right cause. The act of the Government is also an insult to the Parliament.

I urge upon the Chair to direct the Government to give credence to the Standing Committee report and defer the closure of airports and re-examine the whole matter. I urge upon the Government not to confront the agitating employees and discuss with their joint forum which has been leading the agitation, while putting off the decision to close the airports. I really urge upon the Government, irrespective of the political parties, to consider the issue, *(Interruptions)*.

SHRIMATI BRINDA KARAT (West Bengal): Sir, we all associate.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Yes, the whole House associates with the issue. *(Interruptions)*.

Shri Shahid Siddique; he is not here.

Now, we will take up the Railway Budget for further discussion. I would like to remind the hon. Members that today 4 o'clock has been fixed for the hon. Railway Minister's reply So, we have to conclude the discussion before 4 o'clock. Hardly any time is left for various parties. I request the hon. Members to take the minimum time to address their issues. ललित किशोर चतुर्वेदी जी, आपकी पार्टी से तीन मैम्बर्स बोलने वाले हैं और सिर्फ 20 मिनट बचे हैं। मैं आपको इत्तला कर रहा हूं।

The Budget (Railways), 2008-09 (*Contd.*)

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी (राजस्थान): माननीय उपसभापति महोदय, जब माननीय मंत्री महोदय ने वर्ष 2008-09 का रेलवे बजट प्रस्तुत किया तो स्वयं ही अच्छे प्रबंधन की लगातार चर्चा करते हुए उन्होंने अपनी ही पीठ को ठोंकने की कोशिश की। उन्होंने बड़ा दावा किया है कि पिछले चार वर्षों से वह लगातार गोल पर गोल दाग रहे हैं। उन्होंने इस बजट में कुछ सौगातें भी देने की कोशिश की है किन्तु, माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूं कि जिस समय वह अपना भाषण कर रहे थे, उस समय लोक सभा एवं राज्य सभा दोनों सदनों में जिस तरह प्रबल विरोध प्रकट किया है, और विरोध भी केवल विपक्षी दलों के द्वारा ही प्रकट नहीं हुआ, बल्कि उन दलों के द्वारा भी हुआ, जो उनके सहयोगी हैं। यह इस बात को प्रदर्शित करता है कि निश्चित रूप से उन्होंने जो भाषण किया है और जो बजट रखा है, उसकी सारी की सारी पोल खुल गई है।

माननीय उपसभापति महोदय, जो रेलवे बजट यहां प्रस्तुत किया गया है, ऐसा लगता है कि माननीय मंत्री महोदय के सामने आने वाले मध्यावधि चुनाव लगातार घूम रहे हैं। आप देख लीजिए, इस रेलवे बजट में चाहे नई गाड़ियां चलाए जाने का सवाल हो, चाहे फेरे बढ़ाने का सवाल हो, चाहे गाड़ियों की दूरी बढ़ाने का सवाल हो, चाहे इंजन, डिब्बे या कोच निर्माण का सवाल हो, ऐसा लगता है कि सारे के सारे बजट को उन्होंने अपने प्रदेश बिहार के उन्मुख कर दिया हो।

इसी सदन में, श्रीमान् ओ॰टी॰ लेपचा जी, जो सिक्किम से आते हैं, उन्होंने माननीय मंत्री जी से एक सवाल पूछा कि जो नए प्रोजैक्ट्स बने हैं, उन नए प्रोजेक्ट्स में से कितने प्रोजेक्ट्स सिक्किम को दिए गए हैं? उनको एक सारिणी दी गई और मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय को बताना चाहता हूं कि अलिखित प्रश्न क्रमांक 908, जो 7 मार्च, 2008 को आया, उसके उत्तर में जवाब दिया गया कि नई लाइनें आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, रेलवे इलेक्ट्रिफिकेशन इत्यादि के 2008-09 में जो प्रोजेक्ट्स स्वीकार किए गए, उनकी टोटल संख्या 38 है। इन 38 में से 12 प्रोजेक्ट्स बिहार की तरफ जाते हैं, उनमें बिहार का नाम है।

महोदय मैं बताना चाहता हूं कि दोनों माननीय राज्य मंत्री भी तमिलनाडु के हैं, उन्होंने भी पांच प्रोजेक्ट्स अपनी ओर ले लिए। इस तरह 12 और 5 हुए 17। Out of 38 projects, 17 projects are for these two States. ...*(Interruptions)*

श्री उपसभापति: एक मंत्री गुजरात के हैं और एक तमिलनाडु के हैं, लेकिन आपने दोनों मंत्रियों को तमिलनाडु का बता दिया।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: महोदय, मैं जानता हूं कि गुजरात के साथ जो विचार हुआ है, उसकी चर्चा भी मैं आपके सामने करूंगा। महोदय, आप इस बात पर आश्चर्य करेंगे कि सबसे इम्पॉर्टेंट प्रॉजेक्ट होता है, नई रेलवे लाइन्स का। नई रेलवे लाइन्स के प्रोजेक्ट्स की कुल संख्या 20 है और उनमें से 11 प्रोजेक्ट्स बिहार के हैं, 3 तमिलनाडु के हैं। 11 और 3 हुए 14, इस तरह यदि 20 में से 14 घटा दिए जाएं तो केवल 6 प्रोजेक्ट्स बचे पूरे हिन्दुस्तान के लिए। उन्होंने बड़ी वाह-वाह लूटी थी, बड़ी चर्चा की थी। महोदय, उन विषयों की चर्चा भी मैं आपके सामने करूंगा। महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि देश अपना ही है और अपना देश भारत है। उसके अन्य और प्रदेश भी हैं। आप उन प्रदेशों की भी कुछ चिंता करिए। किन्तु चिंता कैसे की जाती है? चार साल तो गुजर गए और *पांचवां साल चल रहा है। मध्यावधि चुनाव भी कॉर्नर पर हैं। शायद यही बात ध्यान में रखी होगी, जिसके कारण इस* प्रकार की स्थिति पैदा हुई। इतना ही नहीं, जो उनके वामपंथी सहयोगी दल हैं, उनको भी टरका दिया गया। उन्होंने बजट भाषण के समय कितनी आवाज उठाई थी, यह आपको पता है। जहां तक राजस्थान, गुजरात, मध्य प्रदेश और छत्तीसगढ़ का सवाल है, यह राज्य तो उनको दिखे हीं नहीं। उनके तो दर्शन ही नहीं हुए। शायद उन्होंने पहले से मानस बना रखा था कि इन प्रदेशों को तो कुछ देना नहीं है। मैं कहना चाहता हूं कि माननीय मंत्री महोदय, यह उपेक्षा बहुत महंगी पड़ेगी। कहीं ऐसा न हो कि यह आपका अंतिम रेलवे बजट हो। माननीय उपसभापति महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि बड़ी लोक-लुभावनी घोषणाएं की हैं- रेल भाड़े में कमी की। सुषमा जी अभी यहां नहीं हैं। उन्होंने इसकी चर्चा की है। एक तरफ कहा गया कि किराया बढ़ाया नहीं गया, लेकिन दूसरी तरफ चोर दरवाजे से किस प्रकार लोगों की जेबों पर डाका डाला गया है, इसकी चर्चा उन्होंने की है। मैं ही माननीय मंत्री महोदय को बताना चाहता हूं कि ऊपर से तो कह दिया कि किराया नहीं बढ़ा है, किन्तु जहां-जहां गाड़ी बदलनी होती हैं, वहां-वहां नया आरक्षण करवाना होगा, यह क्या है? अतिरिक्त आरक्षण शुल्क देना होगा, यह क्या है? निश्चित रूप से चोर दरवाजे से हिन्दुस्तान की जनता पर एक नया कर-भार डालने की उन्होंने कोशिश ही है। 'मारो और आह मत भरने दो' इस प्रकार का उदाहरण निश्चित रूप से खड़ा करने की उन्होंने कोशिश की है।

माननीय उपसभापति महोदय, मैं एक बात आपके ध्यान में लाना चाहता हूं। ठीक है बड़ी वाहावाही लूट रहे हैं, क़िन्तु धीरे-धीरे स्थिति यह हो रही है कि लोग ट्रेनों से मुंह मोड़ रहे हैं यातायात के दूसरे साधनों में वृद्धि होती चली जा रही है। जो बड़े लोग हैं, ऊंची श्रेणी के लोग हैं, वे तो वायु परिवहन का उपयोग कर रहे हैं और जो छोटे लोग हैं, गरीब लोग हैं, सड़क परिवहन पर जा रहे हैं। माल परिवहन और यात्री परिवहन दोनों में योगदान लगातार घटता चला जा रहा है, इस बात की चिन्ता मंत्री महोदय निश्चित रूप से करें।

महोदय, मैं जयपुर से आता हूं, राजस्थान की राजधानी जयपुर से आता हूं। एक सर्वे कराया गया जयपुर में ...(समय की घंटी)... सर, मैंने अभी तो शुरूआत की है।

श्री उपसभापति: मैंने कहा आपके 9 मिनट हुए है। दस मिनट ...(व्यवधान)... नहीं, आप सोच लीजिए। मुझे कुछ नहीं है, आप 20 मिनट भी बोल सकते हैं, इसलिए कि ...(व्यवधान)...

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: महोदय, मैं इसलिए कहना चाहता हूं कि कल मैंने उपसभाध्यक्ष महोदय से जब कहा था, तो उन्होंने कहा था कि नहीं आप कल बोलिए ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप बोलिए जरूर, मगर...(व्यवधान)...

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: तब कोई और नाम नहीं था ...(व्यवधान)... अब दो नाम और आ गए ...(व्यवधान)... कुछ तो न्याय करिए ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: वरना, आप अपनी पार्टी से कह दीजिए कि वह दो नाम विदड्रॉ कर ले क्योंकि चार बजे तक हमको दूसरों को भी समय देना पड़ेगा। दूसरों के साथ ही इंसाफ होना चाहिए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: महोदय, मैं अभी आपसे निवेदन कर रहा था कि जयपुर में आरक्षण केन्द्र से एक सर्वे कराया गया। वर्ष 2006 के मार्च-अप्रैल में जो 1 लाख 11 हजार 900 लोगों ने आरक्षण करवाया, वह संख्या वर्ष 2007 में घटकर 99 हजार 800 हो गई। वर्ष 2006 के मई में 98 हजार 900 था, वह 98 हजार 100 रह गई। वर्ष 2006 के जून में 82 हजार 700 थी, वह जून, 2007 में 73 हजार 500 रह गई। अब तो आरक्षण के 60 दिन से 90 हो गए, फिर भी आय घट गई है। वह अप्रैल, 2006 में 4 करोड़ 37 लाख थी, जो 2007 में 3 करोड़ 79 लाख रह गई और जून में जो 2 करोड़ 95 लाख थी, वह घट कर 2 करोड़ 69 लाख हो गई। मैं चेता रहा हूं माननीय मंत्री महोदय को, या यहां राज्य मंत्री जो बैठे हैं, कि आप चिन्ता करिए। उन्होंने चिन्ता की तो है, लेकिन थोड़ी-बहुत। फर्स्ट क्लास ए॰सी॰ और सेकंड क्लास ए॰सी॰ में किराया कम कर दिया, लेकिन थर्ड क्लास ए॰सी॰ को क्यों छोड़ दिया, उसकी तो चिन्ता करनी चाहिए।

माननीय उपसभापति महोदय, यह ''सफाई वर्ष'' मनाया जा रहा है, लेकिन सफाई का क्या हाल है? हम फर्स्ट ए॰सी॰ में यात्रा करते हैं तो कॉकरोच के दर्शन होते हैं, हमें चूहों के दर्शन हो रहे हैं। गंदगी का ढेर लगा हुआ है कैटरिंग की व्यवस्था क्या है, मैं इस पर कहना नहीं चाहता। यात्रियों को मुहैया कराने के लिए चादर और कम्बल दिए जा रहे हैं, तकिया ऐसा दिया जा रहा है-मेरे जैसा दुबला आदमी तो चल जाएगा, लेकिन कोई मोटा आदमी हो तो-इतनी सी साइज है उसकी। ...(**व्यवधान**)... चादरों और कम्बलों की हालत क्या है? उनमें से सड़ांध आ रही है। पता नहीं ठेकेदारों और रेलवे प्रशासन के बीच में या तो कहीं साठ-गांठ है या प्रशासन इतना संवेदनहीन हो गया है कि इस बात की कोई चिन्ता नहीं की जा रही है। महोदय, सुरक्षा का मुद्दा बहुत भयंकर है। आज ही के अखबार में आपने देखा होगा, यात्रियों की सुरक्षा का आलम क्या है? भोपाल से दिल्ली विश्वविद्यालय के 70 छात्र आ रहे थे। उनके साथ लोगों ने बड़ी मार-मीट की, कोच के अंदर घुस गए और मार-पीट में एक की आंख चली गयी। माननीय मंत्री महोदय से जब पूछा गया, वह कार में थे, कहा कि मैंने टी॰वी॰ में फोटो देखा है। उन्होंने कहा जी॰आर॰पी॰ का मामला है। महोदय, बड़ा आश्चर्य है कि भोपाल एक्सप्रेस जो कहीं रुकनी नहीं चाहिए थी, वह हर जगह रुक रही है, लोग मार-पीट कर रहे हैं, महोदय, मैं स्टैंडिंग कमेटी का सदस्य भी हूं। यहां दो माननीय रेल राज्य मंत्री विराजमान हैं, मैं कहना चाहता हूं कि आप यह बात तय कीजिए कि एफ॰आई॰आर॰ कहां दर्ज होगी? यह स्पष्ट नहीं है, कोई बताता है जी॰आर॰पी॰ में होगी, कोई बताता है आर॰पी॰एफ॰ और कोई बताता है स्थानीय पुलिस। आप इसे categorise करिए। मैं गारंटी से कहता हूं पचासों लोग मुझे आकर मिलते हैं और बताते हैं कि एक-एक दिन लगता है लोगों को एफ॰आई॰आर॰ दर्ज कराने में। इस स्थिति पर विचार करने की आवश्यकता है।

श्री उपसभापति: चतुर्वेदी जी, conclude कीजिए। अगर आप के पास इतना मैटर है तो अपनी पार्टी की ओर से पहले बोलना चाहिए था।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: माननीय उपसभापति महोदय, कहा गया कि गरीबों की चिंता की जा रही है। महोदय, गरीब पैसेंजर ट्रेन में चलते हैं, क्या मंत्री महोदय बताने की कृपा करेंगे कि उन्होंने कितनी पैसेंजर ट्रेंस बढ़ायी हैं? आज उन पैसेंजर ट्रेंस की हालात क्या है? माननीय मंत्री महोदय, कभी रेलवे प्लेटफॉर्म पर खड़े हों, तो देखेंगे कि उनमें भेड़-बकरियों की तरह लोग घुसे हुए हैं, लोग छत पर चढ़े हुए हैं, वहां सड़ांध मारते शौचालय हैं। उन गरीब व आम आदमी की हालत क्या है? उनकी चर्चा की जाती है, लेकिन चर्चा कर के उन्हें कोई रिलीफ देने की बात नहीं की गयी है। उनके लिए एक रुपया कम कर दिया है और कह दिया है कि बहुत कुछ हो गया है। मैं कहना चाहता हूं कि किसी भी दृष्टि से उनके साथ क्रूर मजाक किया गया है। आप पैसेंजर ट्रेंस की संख्या बढ़ाइए, उनका किराया और कम करिए, आधारभूत सुविधाएं बढ़ाइए। मेरा निवेदन है कि उन्हें पीने का पानी, बैठने की जगह, शौचालय और प्लेटफॉर्म की सुविधा दीजिए।

महोदय, मैं अनारक्षित कोचेज की याद दिलाना चाहता हूं। आज से दो साल पहले कहा गया था कि अनारक्षित कोचेज की संख्या बढ़ती चली जाएगी। उन्हें 20 से 24 किया जाएगा। अब दो साल तो गुजर गए, नया बजट भी आ गया, मैं पूछना चाहता हूं क्या अनारक्षित कोचेज की संख्या बढ़ी है? हम पूछते हैं तो कहते हैं कि कोचेज ही उपलब्ध नहीं है। मैं आप से विकलांगों की बात कहना चाहता हूं। कहा गया कि हमने सुपरफास्ट गाड़ियों में विकलांगों को सुविधा दी है। महोदय, विकलांग कौन होता है? उनमें बड़े आदमी कम होते हैं, गरीब आदमी ज्यादा होते हैं। गरीब विकलांग सामान्य पैसेंजर ट्रेन में जाता है। क्या मंत्री महोदय बताने की कृपा करेंगे कि सामान्य पैसेंजर ट्रेनों में विकलांगों को सहूलियत क्यों नहीं दी गयी? महोदय, गरीब रथ की चर्चा की गयी है। दस गरीब रथ चलाने की बात

कही गयी है, अब कितने चले हैं मुझे पता नहीं, किंतु मैं कहना चाहता हूं कि न तो वहां पीने का पानी है, न सोने का बिस्तर है और न ओढ़ने का कम्बल है। पचास प्रतिशत गरीब रथ तो बिहार को ही जाने वाले हैं। महोदय गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाले कितने ही लोगों ने इस रथ को बनाया है, लेकिन वह उनके लिए नहीं है। मुझे तो कभी-कभी लगता है कि सरकार चाहती है कि मध्यम क्लास का व्यक्ति भी गरीब बन जाए और वह उनमें यात्रा करे।

माननीय उपसभापति महोदय, मैं नई गाड़ियों की भी चर्चा करना चाहता हूं।

श्री उपसभापति: यह सब चर्चा करने के लिए आप के पास समय नहीं है। समय की मजबूरी है, क्या करें।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: दो नाम आज दिए गए हैं। मेरा निवेदन है कि मुझे बताया गया था कि 20 मिनट हैं और आज का समय है। कल बागड़ोदिया जी यहां थे, उन्होंने कहा था कि चतुर्वेदी जी आप कल का समय ले लीजिए। अब आज दो नाम आ गए हैं।

श्री उपसभापति: इसके बावजूद भी आप ने 15 मिनट का समय ले लिया है। अब conclude कीजिए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: उपसभापति महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि 53 नई रेल गाड़ियां चलाने की जो बात कही गई है, उनमें 10 गाड़ियां तो ऐसी हैं, माननीय मंत्री महोदय आ गए, मैं उनका बड़ा कृतज्ञ हूं, जिनके बारे में कहा गया है कि आमान परिवर्तन के बाद और नई लाइन बनने के बाद चालू होंगी, घोषणा भी हो गई, साल के अंत तक चालू नहीं होगी। यह पिछले दो सालों से हो रहा है। मैं इसलिए कहना चाहता हूं कि ऐसी घोषणाएं बंद कीजिए, यह तब करिए जब आप निश्चत रूप से चलाने की स्थिति में आ जाएं। नई रेलवे लाइन में राजस्थान की उपेक्षा कितनी की गई है? केवल तीन लाइनें दे दी गई और स्थिति यह बनी है कि वही गाड़ियां चलाने की बात की गई है, जो आमान परिवर्तन के पहले बंद की गईं थीं। रतलाम से दिल्ली, अहमदाबाद से आगरा वाया जयपुर-बांदीकुई, ये पैसेंजर गाड़ियां नहीं चलाई गई, तो बहुत बड़ा बोझ रहेगा। उदयपुर से दिल्ली वाया जयपुर, बाड़मेर से आगरा, जेसलमेर से आगरा, बीकानेर से आगरा, बाड़मेर-जेसलमेर गाड़ियां, जोधपुर और बीकानेर गाड़ी मेड़ता रोड पर संपृक्त होकर प्रारंभ की जाए। मैं माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करता हूं, निवेदन करता हूं। मैं कहना चाहता हूं, मैंने जैसा कहा, ये गाड़ियां वे हैं, जो पहले से चलती थीं, आमान परिवर्तन करने के लिए रोक दी गई, वापस उन्हें भी चलाइए। कोई नई सुपर फास्ट गाड़ियों के लिए भी निवेदन कर रहा हूं। राजस्थान के लोग हिंदुस्तान के कोने-कोने में व्यापार करने के लिए जाते हैं और इसमें उपलब्धि की है। जयपुर से पुणे, जयपुर से भोपाल इंटरसिटी वाया कोटा व बीना, अमृतसर से मुंबई वाया बीकानेर-जोधपुर-अहमदाबाद, जयपुर से रायपुर वाया कोटा-बीना-कटनी-बिलासपुर, जोधपुर से पुरी वाया जयपुर-कोटा-बीना-कटनी-बिलासपुर-झारपुर-संबलपुर-भुवनेश्वर, अजमेर-अहमदाबाद वाया रतलाम, ये गाड़ियां चलाई जाएं।

महोदय, जहां तक गाड़ियों के फेरों में वृद्धि का प्रश्न है, राजस्थान की एक भी गाड़ी के फेरों में वृद्धि नहीं की गई। कुछ तो करिए, क्योंकि हालत यह है कि महीनों पहले से आरक्षण कराना पड़ता है। हम हिंदुस्तान के प्रगति की लिए कोने-कोने में जाकर वहां का विकास करके वहां के विकास में भागीदार बन रहे हैं। अगर जाने-आने का मौका नहीं मिलेगा, तो स्थिति क्या होगी? मैं दो मिनट और लेना चाहूंगा।

श्री उपसभापति: दो मिनट बचे हैं आपकी पार्टी के।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: मैं आपका ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूंता हूं कि स्थिति क्या बनी? जो 1.4.1992 को 27,349 किलोमीटर लंबी मीटरगेज और नैरोगेज लाइन थी, उनमें प्रथम चरण में 14,697 किलोमीटर लाइनों को आमान परिवर्तन करने की शिनाख्त की गई, जिसमें 13,289 किलोमीटर हो गई, 14,060 किलोमीटर और बची है। मैं माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि यह आमान परिवर्तन का विषय बड़ा महत्वपूर्ण है, आप अपने पास से पैसा लगाइए। नहीं है, तो कोई बात नहीं, चले जाइए बांड के लिए। निश्चित रूप से आज बड़े-बड़े लोग बांड्स के माध्यम से हजारों-लाखों करोड़ रुपया वसूल सकते हैं, तो क्यों नहीं करते आमान परिवर्तन के नाते? तीन साल की योजना बनाइए, ताकि सारे का सारा आमान परिवर्तन निश्चित रूप से होकर उसकी प्रगति का फायदा देश को हो सके। मैं आपसे एक और निवेदन करना चाहता हूं। मैंने रेलवे बांड की चर्चा की, इससे भी व्यवस्था की जा सकती है। मैं कहना चाहता हूं कि प्राइवेट पब्लिक पार्टिसिपेशन का उपयोग शायद उस दृष्टि से करना संभव हो तो कीजिए, बोरोइंग करना संभव हो तो कीजिए।

निश्चित रूप से करना चाहिए। आपको सुनकर आश्चर्य होगा कि 353 प्रोजेक्ट ऐसे हैं, जो चौथी पंचवर्षीय योजना से चल रहे हैं। अभी तक ये घिसट रहे हैं। माननीय मंत्री महोदय, उनकी शिनाख्त करिए। देखिए, पैसा खर्च हो गया है, समय में देर हो गयी।

श्री उपसभापति: समाप्त कीजिए, चतुर्वेदी जी।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: प्राइस एस्कालेशन हो गई, जनता के पैसे का दुरुपयोग हो रहा है, जनता को राहत नहीं मिल रही।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): आपकी सरकार थी, तब क्यों नहीं किया आपने?

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: एक ही रही, बाकी तो सरकारें आपकी चल रही हैं।

श्री लालू प्रसाद: 6 साल तक आप रहे, लायबिलिटि देकर गए। सारा काम हमने आपका जयपुर का किया और फिर कह रहे हैं कि यह नहीं हुआ।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: माननीय मंत्री महोदय, मैंने तो आंकड़े देकर कहा है।

श्री उपसभापति: अब देखिए, वक्त नहीं है। हमें डिबेट को कनक्ल्यूड करना है। आप कनक्ल्यूड कीजिए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: मेरे साथ बहुत ही वह हुआ है, किन्तु मैं कहना चाहता हूं।

श्री उपसभापति: नहीं, आपके साथ नहीं हुआ है। अपनी पार्टी से आप पूछिए।

श्री लालू प्रसाद: डैडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर जा रहा है इन्हीं के यहां से।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: उसकी भी चर्चा करता, समय नहीं है। आप पधारे थे, तब मैंने की थी। आपने कहा था कि सदन में करें, मैं करना चाहता था, किन्तु समय नहीं है। अंत में आधा मिनट लेकर और एक सलाह देकर अपनी बात को समाप्त करूंगा। अच्छे प्रबंधन के लिए आवश्यक है कि हम भविष्य को अच्छी तरह से पढ़ लें। सामना करने के लिए shelf of projects तैयार करें, समय-समय पर update करें, बदलती हुई प्राथमिकताओं के अनुसार योजनाओं से होने वाले लाभ का मूल्यांकन करते हुए अपनी प्राथमिकता तय करते जाएं, ताकि कार्य योजनानुसार हो सके और उसका लाभ देश के sustainable development के लिए किया जा सके। बहुत कम समय मिला, तो भी धन्यवाद करता हूं और अपनी बात को समाप्त करता हूं।

श्री उपसभापति: पूरा समय ले लिया आपने, आपकी पार्टी का अब कोई समय नहीं बचा है डा॰ एम॰एस॰ गिल।

DR. M.S. GILL (Punjab): Sir, I welcome the Railway Budget. I support a lot of the things that have been done in it. There is no doubt that it has broad acceptance. Fares have been kept down; they are brought down every year. The number of trains has been increased. Broad gauge lines have been added and some new lines have also been added. Freight work has been expanded. And there are a whole lot of other ideas which one would welcome. I am very interested in container traffic, bulk-handling arrangements and door-to-door logistical arrangements. All these would help the Railways. It is our greatest public enterprise and we welcome whatever good has been achieved in it. But I have to say one thing here. Looking over the past, it is my impression that for a long period the Railways have not been able to have the amount of new investment which they need essentially. If one looks back over the past years, in every Budget, since there is a democratic constraint not to load the traveller, the resources are limited. A few new lines and a few new other things are announced. Sometimes they get done and sometimes they do not get done. The result is that this vast sub-continent has not done much addition to the British railways. In my eyes, this is not what we could have done. I would have by now, in 60 years, seen the Indian Railway track doubled. I now hear this entire House and people say this; Chhattisgarh is not getting new trains.

Himachal Pradesh and Punjab have not got that tiny little 20 kilometres track to Una from Hoshiarpur so as to provide the hill men a little connectivity. North East has really got nothing while China has come to Tibet; they are coming to the Chumbi Valley and to the Sikkim border, and it should concern us. These are matters of big implications. Therefore, basically, the investment, as in agriculture, has not been enough for ten-fifteen years in the Railways, and in my eyes, it has not been what India could have had. The result is that we fight over small things.

(THE VICE-CHAIRMAN, PROF. P.J. KURIEN in the Chair)

My friend the last speaker has listed trains or has listed new tracks and they all, obviously, have a heavy bias towards one State. I would also list certain things. Punjab, in the last 60 years, has not really got anything in new tracks. It is a matter of record. No new tracks have been built, I shall give you one example. We are not linked to our capital, Chandigarh, It is an amazing thing. First, we have to share the capital between Punjab and Haryana and then, we are not linked to it. In Punjab there must be links from Jalandhar and Ludhiana to Chandigarh. Chandigarh-Ludhiana is the richest area in India for agriculture and industry. It would earn the highest income to the Railways and to the country. But it is not linked. Twenty miles have been built; the 30 miles to Ludhiana are still not built. It does not help the country, forget about Punjab. This is the story all over. Of the four small trains that we had hoped for, there is no mention or there is some vague mention. I am interested in one mention made in the Budget and that is Public-Private Partnership for which Rs.1,00,000 crore are sought in the coming years. Well, four years of Parliament and of the Government have gone. I wonder whether they will get it in their last year. I wish it had been thought of earlier. But I do welcome it.

If we can build a super highway—Gujarat has got it and other parts of India are getting it—and pay toll tax, I don't see why some such arrangements, which are there in the West, cannot be made here for new trains for which investment will be made from outside Government. People will get trains and pay for them. The freight will pay for it. I welcome that. But, unless we do that, frankly, we are really stuck at the same level whatever we claim our success to be. The entire infrastructure needs to be upgraded. There are basic things like bridges. You get five or ten thousand bridges in India. Half worth demolishing; they are hundred years old and many fall down on trains and you have regular accidents. The tracks have to be upgraded. Forget about the french trains. We can all have a train with a speed of 140-150 kmph. We will be able to do more overnight, but that means reupgrading the track and improving it. The signal system is archaic and that leads to accidents.

I read the accident figures here. There is an improvement. From 234 in 2005-06, to 195 in 2007. So, there are about 30-40 less accidents. But the point is: Why should there be almost 200 accidents in India? Why? Nobody else has it whether it is France, Germany or Spain. The technology is there, but we need a new signalling system in the whole country and that again needs investment.

Now I come to rolling stock. I read what is being done and I welcome it. Rolling stocks including new coaches need huge money. Freight corridor is, I think, a brilliant idea—from Ludhiana up to Kolkata and from Delhi down to Mumbai. But when will it get done? Where will the money for investment come from?

Members are asking and even I think that while the label will remain, we will spend our lifetime waiting for it. Incidentally, what is the logic of freight corridor from Kolkata going

only up to Ludhiana in the middle of the Punjab? It has to logically go to Atari border, so that we can trade with Pakistan also. We are going to trade and we are trading. Therefore, you are going to need something where straightaway Pakistan container traffic is loaded and goes to Kolkata and Mumbai. So, please extend it there. Please build it, to attach border. It is our dream that trains will go through Pakistan, Afghanistan, Turkmenistan all the way to Paris, Moscow and London. We are building the corridors down to Bangkok through Burma. This is the massive link of the new world of the 21st Century. So, please don't leave it up to Ludhiana. Please build it to Pakistan border.

Therefore, I want to emphasise that for infrastructure requirement we need huge money. You will have to find it and I think methods are exist. We have new ports along the Gujarat coast and elsewhere. A lost of private companies have opened up suddenly new ports. Otherwise, people like me saw only Kandla, which is very good. The port wast built by the Government of India. So, I think, this is an important one and without upgrading the entire infrastructure, I am afraid, accidents and every other wrong will happen. I have to talk, since I am an MP, of new trains and a little bit of Punjab. As I said, please complete the Murinda corridor, 30 miles to Ludhiana, so that you get the Chandigarh-Ludhiana-Jalandhar-Amritsar link. You will earn and we will benefit and the country will benefit. Punjab in this Budget has been given, last year was also given, the *Garib Rath* from Amritsar to Saharsa. The Prime Minister went to Amritsar to inaugurate it. All of us were made to believe that it is a great gift to Punjab and I think the Prime Minister also did not realise that this hardly was a gift to Punjab. I have been checking Saharsa with my Bihar friends. It is in the middle of Bihar, perhaps next to Madhepura. No Punjabi wants to go to Saharsa. I have no business there. But I know that there are a lot of people who come from Saharsa there, about forty lakhs of people come to Punjab. In Punjab, our house is open to everybody and it has always been, but surely, if they are going to benefit, it is really a train from Sarsa to Punjab. Then, a second train has been given, which is an express train, again from Amritsar to Sarsa. Now, I have been requesting, but I have not been heard, that these trains should end up in Kolkata so that the odd Punjabi businessman from Amrtisar, the odd Punjabi Sikh, who is a truck driver in Kolkata, can go there. Otherwise, it does not mean anything for Punjab. I have to say that we don't have any new track or any new train. Himachal Pradesh does not have any. I think all these need to be looked at and we must look at these things in a larger context. If I go back to my Election Commission days, sometimes, I think like electoral constituencies, even the Ministries should be rotated among the States. When we are sitting here, when I was in the Commission, and Laluji—I admire him much—is sitting here and other Ministers are sitting in their Ministries, they are the Ministers, in my eyes, for India. Yes, there is a democratic requirement and slight biases are there. But, there has to be reasonable sharing for all of us somewhere in all these things.

There is an important connection. I just want to put it on record. Really, I do not know when it will be looked at. Amritsar to Patti is an old British line. From Patti across the river, if you connect to Ferozepur, Ferozepur connects directly to Gujarat, Bombay and beyond. You get a parallel line; you get a Defence line; and, you get an economic line for industry, trade, everything. There will be, again, another parallel line coming from Bombay and going through Amritsar on to Pakistan and beyond. I would request that this should be looked at both as a security line—I as well as an economic line. I hope the hon.Minister will give it reasonable consideration.

Then, there is the question of jobs. The Railways are basically for jobs. That is why everybody wants this Ministry. I understand Railways is a huge employer and there are

always more jobs. In this Budget also, I see about 7000 policemen, constables and then, of course, gangman, etc. Now, one thing I want to say, as an administrator, with some experience in this business, is that in a sub-continent, please, do not, in any Ministry, centralise all jobs of this country from gangman to *paani-pilanewala* at Delhi, and then, say that this is to get the best possible recruitment. No, Sir. We have got Railway Zones, or in other Ministries, we have similar structures. If the Northern Railways want class-IV *chaprasis or* gangkeepers, they should be recruited locally by North Zone out of those three-four States. They may not take a person from Punjab, but they may take person from Himachal or Rajasthan. The same policy should be followed in Bangalore or anywhere else. I believe it is necessary to consider this aspect. Otherwise, the Railways will give rise to intense dissatisfaction, of which we are all aware.

Incidentally, there is a celebration of *Guru Granth Sahib* to be held at Nanded in Maharashtra. Now, there is a mention here that for 1-3-4 days, on which they celebrate, there will be a train from Anandpur Sahib near Chandigarh and there will be a train from Patna. First of all, that does not link Punjab. Punjab train has to be from Amritsar, through the heart of the Punjab, to Nanded. A train from Patna to Nanded is also welcome because Guru Gobind Singh was born there. But, how many Sikhs or people of this faith are living there. There are certainly some people,I would certainly say that first, from all over India, give them a train for those two-three days. But, second, I am not impressed even with what the Railways have given, that is, a train for three or four days. Some people may go and some people may not go on these days. After that, there is nothing. I would request the hon. Minister to link Amritsar with Nanded and Patna—we call Patna as 'Patna Saheb' because Guru Gobind Singh was born there—and link these various cities so that they can keep on going to their pilgrimages like we go to many other pilgrim cities.

I have already spoken about these new lines. Of course, there is none for us. But, 150 kilometres are supposed to have been done in this year. For the next year, it is 350 kilometres. It is a pittance. We should be doing 1000 kilometres a year, at least. Then, the hon. Minister will satisfy most of these people.

One thing I would say for my friend from Goa, because I have a relationship with them, that the Konkan railway is a good idea. It should be doubled because it is a major North-South line and needs doubling. Finally, the Kashmir line should be completed quickly. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Ms. Anusuiya Uikey. Please remember that your Party has already exhausted the allotted time. Therefore, take only five minutes.

सुश्री अनुसुइया उइके (मध्य प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूं। महोदय, पक्ष में बैठे माननीय सदस्यों ने रेल बजट की तारीफों के पुल बांधे। उन्होंने कहा कि हम विपक्ष में बैठे हैं इसलिए बजट की आलोचना करना हमारा कार्य है। वास्तव में ऐसा नहीं है। हमने इस बजट में जो कमियां हैं, उन्हें उजागर करने का प्रयास किया है।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो लोक-लुभावन बजट प्रस्तुत किया गया है, वह आगामी चुनाव को देखते हुए प्रस्तुत किया गया है। वास्तव में इस समय रेलवे का विकास केवल बिहार एवं रेल राज्य मंत्री के प्रदेशों तक ही सिमटकर रह गया है। यदि रेल मंत्री जी अन्य प्रदेशों को भी समान रूप से बजट में सुविधा देते और नयी रेलवे लाइनों के लिए राशि प्रदान करते तो उचित होता। इस रेल बजट में मध्य प्रदेश तथा गुजरात राज्य की उपेक्षा की गयी है। असमानता का अंदाजा इसी बात से लगाया जा सकता है कि इस बजट के विरोधस्वरूप यूपीए सरकार के सहयोगी वामदलों व सपा के सांसदों द्वारा वाकआउट किया गया। संसाधनों पर पहला हक अल्पसंख्यकों का कहना भी दुर्भाग्यपूर्ण है। महोदय, मैं,

माननीय मंत्री जी का ध्यान मध्य प्रदेश के छिंदवाड़ा जिले की ओर दिलाना चाहती हूं। छिंदवाड़ा जिले के साथ ही सम्पूर्ण महाकौशल, एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, जिसमें करीब 100 वर्षों से नेरोगेज रेलवे लाइन है। उनके आमान परिवर्तन की ओर ध्यान नहीं दिया गया है। छिंदवाड़ा से नागपुर आमान परिवर्तन कार्य के लिए मात्र 80 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है जो कि ऊंट के मुंह में जीरे के समान है। यह योजना पांच वर्ष में पूर्ण करने का लक्ष्य रखा गया है जो कि काफी लम्बा समय है। मेरा अनुरोध है कि इसके लिए अधिक राशि आबंटित कर शीघ्र ही यह कार्य पूर्ण कराया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त छिंदवाड़ा, मध्य प्रदेश में कुछ गाड़ियां हैं जिनकी लम्बे अरसे से मांग की जा रही है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान उनकी ओर आकर्षित करना चाहूंगी। जैसे छिंदवाड़ा से भोपाल तक एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाए। इसी तरह से नागपुर से खण्डवा तक सीधी गाड़ी की मांग की गयी है। छिंदवाड़ा में केवल मात्र एक ही ट्रेन जाती है। उसके लिए भी मांग की गयी है कि छिंदवाड़ा में कम से कम सुबह आठ बजे से आमला सवारी गाड़ी को बैतूल तक किया जाए। इसी तरह से महाकौशल की कुछ प्रमुख रेलवे लाइनों की भी मांग की जा रही है। जैसे जबलपुर से बालाघाट, नैनपुर से मंडला, नैनपुर-सिवनी-नागपुर-तिरोडी, जबलपुर-डिण्डौरी-अमरकंटक- अनूपपुर, जबलपुर-दमोह-पन्ना, दमोह-कुडलपुर सहित ललितपुर-सिंगरौली, श्रीधाम से रामटेक रेलवे लाइन, जिसकी घोषणा तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री पी.वी. नरसिंह राव जी ने की थीं इन मांगों पर आज तक कोई ध्यान नहीं दिया गया। महोदय, इटारसी इलाहाबाद खंड में अभी भी डीजल इंजन चल रहे हैं। इस खंड में विद्युतीकरण का कार्य नहीं हुआ है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से एक और बात कहना चाहती हूं कि वर्तमान में गाड़ियां समय पर नहीं चल रही हैं जिसके संबंध में हमारे अन्य साथियों ने तथा हमारी नेता श्रीमती सुषमा स्वराज जी ने भी ध्यान आकर्षित किया था। वास्तव में इस विलम्ब के कारण कई यात्रियों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है और महत्वपूर्ण कार्य छूट जाते हैं इसलिए गाड़ियों को समय पर चलाने की ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

महोदय, एक और बात की ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहती हूं। इस समय रेलवे द्वारा निरंतर पदों को कम किया जा रहा है। जबलपुर, भोपाल, बीना रेल मंडल से विगत दिनों बड़ी संख्या में पदों को समाप्त किया गया है। पदों के समाप्त करने से रेलवे का कामकाज प्रभावित होने की आशंका बढ़ गयी है। पद कम होने से कर्मचारियों को अधिक काम करना पड़ेगा जिससे दुर्घटनाओं की आशंका सदैव बनी रहती है। दुर्घटना रहित निर्बाध रेल प्रचालन हेतु इस ओर ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। इस समय रेलों तथा यात्रियों की सुरक्षा व्यवस्था भी प्रभावित हो रही है। ...(समय की घंटी)...नेपाल से पटना के रास्ते अवैध सामान तथा शस्त्रों की तस्करी का मामला भी प्रकाश में आया है। रेल तथा रेल यात्रियों की सुरक्षा की ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। रेलवे की सामग्री की चोरी, यात्रियों से लूट, छेड़खानी तथा जहरखुरानी की घटनाओं को रोकने की आवश्यकता है।

रेलवे द्वारा वर्षों से कार्यरत प्रिंटिंग प्रेसों को समाप्त किया जा रहा है तथा यह कार्य निजी क्षेत्र से कराने की योजना बनाई जा रही है। कल यदि बाजार में नकली टिकट मिलने लगे, तो कोई आश्चर्य की बात नहीं होगी। इस ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

आम जनता का मन मोहने के लिए लोक लुभावने बजट पूर्व में भी प्रस्तुत किये जाते रहे हैं लेकिन घोषणाओं को पूरा नहीं किया गया है। रेल मंत्री जी का यह बजट आंकड़ों की बाजीगरी मात्र है। रेलवे के पास यदि 25000 करोड़ रुपये हैं, तो वह बजटरी सपोर्ट क्यों मांग रहे हैं, उन्हें बताना चाहिए कि इसमें से निवेश योग्य रुपया कितना है?

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ पी॰ जे॰ कुरियन): आप कन्क्लूड कीजिए।

सुश्री अनुसुइया उइके: सर, दो मिनट में समाप्त करती हूं। वेतन पर भी कम राशि का प्रावधान किया गया है जबकि छठा वेतन आयोग लागू हो जाने पर करीब 9 हजार करोड़ का व्यय होगा, किन्तु बजट में कम राशि का प्रावधान किया गया है।

इस बार भले ही किराया नहीं बढ़ाया गया है किन्तु रेलवे द्वारा साधारण, एक्सप्रेस ट्रेनों को सुपरफास्ट घोषित तो किया गया है, लेकिन उसकी गति, स्टापेज आदि में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है, केवल सुपरफास्ट के नाम पर चार्ज वसूल किया जा रहा है।

रेलवे द्वारा तत्काल सेवा लागू की गयी है, परन्तु कोच नहीं बढ़ाये गये हैं, उन्हीं कोचों तथा सीटों में से 50 प्रतिशत सीटों पर तत्काल आरक्षण के नाम पर सरचार्ज के रूप में राशि ली जाने लगी है। इस प्रकार से 50 प्रतिशत यात्रियों से डेढ़ गुना किराया लिया जाने लगा है।

2.00 P.M.

महिलाओं तथा वरिष्ठ नागरिकों को 50 प्रतिशत छूट का प्रावधान किया है।...(समय की घंटी)... किन्तु 50 प्रतिशत सीट तत्काल आरक्षण के लिये हैं अर्थात जब सीट ही नहीं होगी, तो महिलाओं एवं वरिष्ठ नागरिकों को रियायत कहां से प्राप्त होगी।

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ पी॰ जे॰ कुरियन): कन्क्लूड कीजिए।

सुश्री अनुसुइया उइके: माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहती हूं कि मध्य प्रदेश की ओर ध्यान देकर छिंदवाड़ा-नागपुर आमान परिवर्तन तथा महाकौशल की अन्य महत्वपूर्ण परियोजनाओं के लिए अधिक धनराशि का प्रावधान करें। आपने मुझे रेल बजट 2008-09 पर बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री महेन्द्र मोहन (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया। मैं आपके माध्यम से सर्वप्रथम अपने रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी का बहुत-बहुत धन्यवाद करना चाहता हूं कि उन्होंने 25000 करोड़ रुपये बचाने वाला बजट रखा और साथ ही साथ आभारी हूं कि कल लोक सभा में आजमगढ़ और सम्भल स्टेशन को, जो हमारे मुलायम सिंह जी और अमर सिंह जी के क्षेत्र हैं, वहां उन स्टेशनों को अच्छा करने के लिए तैयार हुए हैं, उसके लिए भी मैं उनका आभार प्रकट करना चाहता हूं।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आभारी हूं कि लालू प्रसाद जी ने जनता की निगाह में एक ऐसा बजट दिया है जिसमें किराये की कोई भी वृद्धि सीधे रूप में दिखाई नहीं देती है, जबकि वास्तविकता दूसरी है। ऐसा लगता है कि आने वाले चुनाव के लिए इस बजट के माध्यम से इस देश के नागरिकों को वैसा इंद्रजाल दिखाया गया है, जो कभी मुझे पी.सी. सरकार और गोगिया पाशा दिखलाते थे। मेरा उनसे एक ही निवेदन है कि यह जो इंद्रजाल है, यह क्षणिक न रहे, बल्कि वास्तविक धरातल पर आ जाये और जो सुविधाएं देने के लिए वह कह रहे हैं, वे हम सबको प्राप्त हो जायें, जिससे कि आम जनता और गरीब आदमी को सुविधाएं मिलें और कुछ उनका व्यय भी कम हो और रेल यात्रा सुख-सुविधा वाली और सुरक्षित हो।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट की कुछ कमियों को भी इंगित करना चाहूंगा। माननीय रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा कि उनके द्वारा जो सुविधाएं दी गयी हैं, उनसे बहुत सुरक्षित यात्रा होगी, बहुत सुविधाजनक यात्रा प्राप्त होगी, लेकिन वास्तविकता बिल्कुल अगल है। उदाहरण के लिए मैं केवल एक कानपुर क्षेत्र की जानकारी देता हूं कि विगत 9 महीनों में सुरक्षा की क्या स्थिति है। मैं विगत 9 महीनों में कानपुर से यात्रा करने वाले यात्रियों की सुरक्षा की ओर ध्यान आकृष्ट करता हूं। तीन प्रमुख गाड़ियों में हत्याएं हुयीं, 30 जुलाई, 2007 को श्री आलम की हत्या साबरमती एक्सप्रेस में हुई। 28 अगस्त, 2007 को कानपुर से दिल्ली के लिए जो प्रमुख गाड़ी श्रम शक्ति एक्सप्रेस चलती है, उसमें कानपुर के एक वरिष्ठ डॉक्टर डा. अनुराग मित्तल की हत्या फर्स्ट ए.सी. के अंदर हुई। इसके साथ ही साथ दो दिन पूर्व, 10 मार्च, 2008 को कालिन्दी एक्सप्रेस में श्री दीपेन्द्र की हत्या हुई। यह स्थिति केवल एक शहर में जाने वाली रेलगाड़ियों की है। पूरे देश में सुरक्षा की क्या स्थिति चल रही है, इस पर ध्यान देने की बात है। मुझसे पहले वक्ताओं ने कहा कि इसके लिए आवश्यक है कि रेलवे में एक स्पेशल टास्क फोर्स हो, पुलिस फोर्स हो, जो सुरक्षा की देख-रेख करे। इसके लिए यह आवश्यक है कि जब घटनाएं होती हैं तो रेलवे में ही, वहां पर जो भी रेलवे का कर्मी हो या और कोई व्यक्ति हो, उससे एफ.आई.आर. ले ली जाए, क्योंकि होता यह है कि अकसर यह कहा जाता है कि आप जी.आर.पी. के पास जाइए, वहां जाइए और एफ.आई.आर. भी दर्ज नहीं कराई जाती है। मुझे विश्वास है कि इस ओर माननीय मंत्री जी निश्चित रूप से कार्यवाही करेंगे। मैं माननीय मंत्री जी को इस बात की भी बधाई देता हूं कि गत चार वर्षों में जो कार्य रेल मंत्रालय में हुआ है, ऐसा विगत पचास वर्षों में, जब कांग्रेस सत्ता में थी, तब भी रेल मंत्रालय में नहीं हुआ था। इसके लिए माननीय मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। जहां तक सुविधाओं का संबंध है, सुविधापूर्वक यात्रा के संबंध में इतना ही कहना चाहूंगा कि रेल के कोचेस में न तो सफाई है, न ही जो बिस्तर दिए जाते हैं, वे इस लायक होते हैं कि उन पर बैठा जा सके, कंबल आदि से भी बदबू आती है। माननीय मंत्री जी, अगर दो मिनट मेरी भी सुन लेंगे तो मैं आपका आभारी रहूंगा। बिहार का क्षेत्र, यहां माननीय मंत्री जी ने बहुत कुछ दिया है, इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। पिछड़ा क्षेत्र आगे बढ़ेगा तो सारा भारतवर्ष आगे बढ़ेगा। लेकिन बिहार के साथ ही साथ जब तक उत्तर प्रदेश आगे नहीं बढ़ेगा, तब तक भारत भी आगे नहीं बढ़ेगा। इसलिए बहुत जरूरी है कि उत्तर प्रदेश को आगे बढ़ाया जाए। उत्तर प्रदेश की बहुत अवहेलना की गई है। इस बारे में मैं

उनसे कहना चाहूंगा। माननीय मंत्री जी उस तबके को रिप्रेजेन्ट करते हैं, जो छोटा तबका है और जिससे लोगों को बहुत उम्मीद है। रेलवे स्टेशन्स पर हमारे जो स्मॉल वेंडर्स हैं, उनको धीरे-धीरे समाप्त किया जा रहा है। स्मॉल वेंडर्स पर कंट्रोल किया जाए, लेकिन उन्हें काम करने दिया जाए। उनसे अच्छा भोजन उपलब्ध कराया जाए। लेकिन ऐसा न हो कि उन्हें बिल्कुल हटा दिया जाए, स्मॉल वेंडर्स को समाप्त कर दिया जाए। एक और बहुत बड़ी कमी माननीय मंत्री जी के सामने इंगित करना चाहूंगा। वह यह है कि जब ट्रेन चल रही होती है तो उसमें आम आदमी को, अब गर्मियां भी आ रही हैं, विशेष रूप से पानी पीने की आवश्यकता होती है। हर आदमी बारह रुपए की बोतल खरीदकर पानी नहीं पी सकता है। अगर उसे वहां ट्रेन में पानी पीना है तो वही गंदा पानी पीने के लिए मिलता है, जो ऊपर टैंक में सफाई के लिए भरा जाता है। अगर इन ट्रेनों के डिब्बों में वाटर प्यूरिफायर्स लगवा दिए जाएं और उनके माध्यम से उन्हें पानी पीने को मिल जाए तो बहुत अच्छा होगा। इससे आम आदमी को बहुत सुविधा हो जाएगी। उसे शुद्ध और अच्छा पानी तो मिलेगा। जहां तक सफाई की बात है, मैंने पहले भी कहा कि फर्स्ट ए.सी. और सैकिण्ड ए.सी. के बाथरूम भी खराब हैं। उनमें बहुत गंदगी रहती है। उनकी तरफ भी ध्यान दिया जाए। उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से यह कहूंगा कि अपने बजट भाषण में माननीय रेल मंत्री जी ने बहुत अच्छी चीज कही है। उनको बिजनेस का गुरू माना जा रहा है। वे मैनेजमेंट गुरू हैं। एक चीज यह भी है कि रेलवे की जो अतिरिक्त जमीनें हैं, उन्होंने उसके सदुपयोग की बात कही है। लेकिन मेरी जानकारी में है कि रेलवे को आज तक यह नहीं पता है कि उनकी जमीनें कहां-कहां पड़ी हैं। उसकी एक इन्वेंट्री बनवाई जाए कि कहां पर जमीनें पड़ी हैं, उसका कहां पर सदुपयोग करेंगे। उसका एक ट्रांसपेरेन्ट वे में सदुपयोग कराया जाए जिससे कि अधिक से अधिक धनराशी प्राप्त हो। आज मॉर्निंग में एस.ई.जेड. को लेकर जो तमाशे हो रहे थे, कहीं ऐसा न हो कि उस जमीन पर दूसरे लोग अभी तो इल्लिगल कब्ज़ा किए हुए हैं, फिर लीगल कब्ज़े कर लें और रेलवे को पैसा भी प्राप्त न हो। मुझे विश्वास है कि उनके अंदर जो क्षमता है, उससे वे उसका सही उपयोग कराएंगे। पिछले बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने बुलेट ट्रेनों के बारे में कहा था, लेकिन इस बजट में वे शांत हैं। कुछ बुलेट ट्रेन्स, जो फास्ट ट्रेन्स हैं - क्योंकि बुलेट ट्रेन्स के साथ-साथ मैं शताब्दी ट्रेन्स की ओर भी आता हूं, शताब्दी ट्रेन्स चलाई गई थीं, दिल्ली से चलते थे और कानपुर उतरते थे या दिल्ली से आगरा जाते थे। अब उन्हें जगह-जगह रोका जा रहा है। उनका जो उद्देश्य है, वह समाप्त हो जाता है। कुछ राजनीतिक कारण होते हैं, मैं उनकी मजबूरी समझ सकता हूं, लेकिन उसमें कुछ सुरक्षा बढ़ाई जाए और उसका संचालन समय पर हो। क्योंकि जब तक ट्रेन्स अपने समय पर नहीं चलेंगी, तब तक मैं आपसे यहीं कहूंगा कि हर व्यक्ति को बहुत कठिनाई होती है। हमारे यू.पी. में बहुत सी ट्रेनों की आवश्यकता है। यू.पी. में हमारा केवल एक ट्रैक है, वह कानपुर से झांसी होते हुए है। हम साउथ इंडिया, महाराष्ट्र, गुजरात भी जाते हैं, लेकिन कानपुर से झांसी का ट्रैक एक सिंगल ट्रैक है। सिंगल ट्रैक होने के कारण हम लोग छह घंटे में 220 किलोमीटर दूरी पूरी कर रहे हैं। उपसभाध्यक्ष महोदय, इस बार माननीय मंत्री महोदय ने इसमें विद्युतीकरण का प्रोविजन किया है। इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं, लेकिन जब तक वहां लाइनों का दोहरीकरण नहीं होगा, जब तक वहां पर डबल लाइन नहीं पड़ेगी, तब तक उससे कोई उपयोग नहीं निकलेगा। इसी के साथ-साथ जो विद्युतीकरण हो रहा है, कानपुर से झांसी की रेल लाइन को डबल लाइन किया जाए, जिससे कि यूपी से जाने वाला व्यक्ति, जो महाराष्ट्र जाता है, मुम्बई जाता है, गुजरात जाता है, साउथ इंडिया जाता है, उन ट्रेनों के टाइम में कमी होगी और इससे उसकी उपयोगिता बहुत बढ़ेगी। अभी वहां पर सिंगल लाइनें चल रही हैं। यही 220 किलोमीटर की आगरा की दूरी तीन घंटे में पूरी होती है और कानपुर से झांसी हम लोग 6 घंटे में पूरी करते हैं। इस समय भी उस पर 18 रेलगाड़ियां चल रही हैं और एक सिंगल ट्रैक होने के कारण सब विलम्ब से चलती हैं। कृपया इस ओर माननीय मंत्री जी ध्यान दें।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान एक और बात पर दिलाना चाहूंगा। हमारी दिल्ली का रेलवे स्टेशन सौ साल पुराना रेलवे स्टेशन है। इसे पहले world heritage के रूप में लाने की बात थी कि उसमें इसका नाम लाया जाए, लेकिन इस वर्ष उसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। अगर वे चाहेंगे, उनकी क्षमता में मुझे कोई संदेह नहीं है, मैं तो यह कह सकता हूं कि भारत सरकार में हमारे माननीय रेल मंत्री ऐसे मंत्री हैं, जो इस सरकार को केवल उन्हीं के बूते चला कर इस इलेक्शन के लिए जितना अच्छा बजट दिया, उसी के कारण follow कर चिदम्बरम जी ने भी अच्छा बजट दिया। वे इसके लिए बधाई के पात्र हैं। हमारे यहां कहा जाता है अगर भगवान राम से कुछ पाना हो, तो पहले हनुमान जी से पाओ। हमारी भारत सरकार में हमारे रेल मंत्री जी हनुमान जी हैं। इनके माध्यम से ही हम सब कुछ पा सकते हैं। रेल मंत्री जी से हमें बहुत सी उम्मीदें हैं। इसलिए मैं चाहता हूं कि हमारे यूपी के लोगों की कुछ और कठिनाइयां हैं, विशेष रूप से कानपुर की। कानपुर से दिल्ली केवल एक डायरेक्ट ट्रेन है, श्रमशक्ति, जो रात में चलती है, मैं उसके लिए

तो उनका आभारी हूं, लेकिन एक आवश्यकता है कि कानपुर से एक ट्रेन प्रातः चले। यहां पर चार-पांच घंटे का सफर है। यह दिल्ली आ जाए और शाम को चल कर रात में वापस कानपुर पहुंचा दे। इसकी बहुत आवश्यकता है। वे इसके लिए एक गाड़ी अवश्य प्रारम्भ कराएं। कानपुर से हमारे लिए इन्दौर के लिए कोई ट्रेनें नहीं है, कानपुर से बरेली के लिए, काठगोदाम के लिए कोई ट्रेनें नहीं हैं। हम उत्तरांचल जाना चाहें, देहरादून जाना चाहें, तो कोई ट्रेन नहीं है। काठगोदाम जाना चाहें, तो कानपुर से कोई ट्रेन नहीं है। कानपुर से ये कुछ ट्रेनें चालू कराई जाएं। इसके लिए मैं उनका आभारी रहूंगा। वे इस पर विचार कर लें और इस पर फैसला करें।

इसके साथ ही साथ दिल्ली-कानपुर के रास्ते में derailments बहुत होते हैं। कृपया इसको दिखलाएं कि इसके क्या कारण हैं? हर वर्ष तीन-चार बार गुड्स ट्रेंस का derailment हो जाता है। हम लोग रात में पार्लियामेंट के लिए चलते है कि सुबह पहुंच जाएं, पता लगता है कि दोपहर एक बजे दिल्ली पहंचे। ...(समय की घंटी)... सर, मैं दो मिनट और लूंगा। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे इतना समय दिया। मैं चाहता हूं कि वे इस ओर ध्यान दें।

मेरा एक और अनुरोध है । विकलांगों और महिलाओं की सुरक्षा और उनके यातायात के लिए बहुत आवश्यक है कि प्लेटफॉर्म्स के ऊपर कुछ और सुविधाएं दी जाएं। विशेष रूप से महिलाओं के लिए हर गाड़ी में या तो डिब्बे अलग होने चाहिए या कम-से-कम ऐसा कर दें कि जब फर्स्ट एसी और सेकंड ऐसी के जो रिजर्वेशंस होते हैं, तो जो महिलाएं होती हैं, उनके रिजर्वेशन के लिए कंप्यूटर में प्रोविजन किया जा सकता है कि जो महिलाएं अकेली चल रही हैं, उनकी सारी बर्थें एक साथ हो जाएं और बाकी अलग हो जाएं। अभी ऐसा होता है कि तीन पुरुष होते हैं और एक महिला होती है, तो इस तरह की स्थिति में उनकी स्थिति बड़ी खराब होती है। कंप्यूटर में एक प्रोग्रामिंग से यह कार्य हो सकता है। मुझे विश्वास है कि महिलाओं का विशेष ख्याल करते हुए इस चीज की ओर निश्चित रूप से वे कोई कदम उठाएंगे।

मुझे बातें तो और भी बहुत कहनी थीं, लेकिन समय की कमी है, फिर भी मैं एक और चीज़ विशेष रूप से कहना चाहूंगा कि आप यात्रियों को जो सुविधाएं दे रहे हैं, उसमें दीजिए, लेकिन ट्रेनों को समय पर अवश्य चलाइए, सुरक्षा दीजिए और जो सुविधाएं दे रहे हैं, उनमें यह देख लीजिए कि सफाई आदि अच्छे रूप में होती रहे। यह बहुत आवश्यक है। मैंने आपसे कहा है कि उत्तर प्रदेश के लिए कुछ नई ट्रेनें बहुत आवश्यक हैं। अगर उत्तर प्रदेश का विकास होगा, यहां जो भी सरकार बनती है, वह उत्तर प्रदेश और बिहार के साथ ही बनती है और अगर उत्तर प्रदेश और बिहार, दोनों मिल कर तरक्की करेंगे, तो हम दोनों का विकास होगा और हम दोनों निश्चित रूप से देश को आगे ले जाएंगे और भारत का नाम रोशन होगा। जैसे हमारे लालू जी ने न केवल अमेरिका जाकर मैनेजमेंट गुरु की उपाधि पाई है, वे अब सारे विश्व में पाएंगे, हम लोगों को आगे बढ़ाएंगे।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, इन्हीं शब्दों के साथ, मैं आपका बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूं कि आपने मुझे मौका दिया। धन्यवाद।

DR. K. MALAISAMY (Tamil Nadu): I thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir, for having spared a few minutes and permitting me to speak on the subject and supplement my colleagues who spoke on the same subject. Sir, last time when I was speaking on the Supplementary Budget on Railways, I made a comment that Laluji and Veluji combination has been working well. With the practical wisdom of Laluji-Laluji is not here —and the bureaucratic background and experience of Veluji, it has been working very well. At that time also, I said this. Sir, I continue to hold the same opinion, but I would like to tell this House that I am neither there nor here, but in-between, to make some objective comments on them. In fact, on the UPA Government side, they have been highlighting what has been mentioned in the Budget. On the other side, it has been criticised. As far as I am concerned, I would like to make some objective comments, as to what can be done and what is wrong basically.

Coming to, first and foremost, the introduction of high speed trains, in the Budget it has been said that high-speed trains are going to come. Okay. Quite welcome. I am very happy to hear that from Chennai to Coimbatore, from Chennai to Bangalore and from Chennai to Madurai, they are going to introduce high-speed trains. But the point is that we have come

across high speed trains in foreign countries where the maximum speed is somewhere around 200 kms. per hour. In India, the great Rajdhani Express or the Shatabadi Express can go up to 130-140 kms. per hour only. If that be the case, I would like to know whether they can afford to run, in Indian conditions, trains at 300 kms. per hour. It is a scheme which cannot be implemented. I want to know whether it is practical to run such trains. The high-speed trains introduction is most welcome. But, in Indian conditions, particularly, for high-speed trains, you should not have more number of level crossings. As far as Chennai to Coimbatore railway line is concerned, as many as 250 level crossings are there. Then, there should not be any sharp curve. In the high-speed trains, one should be able to automatically put brakes if the driver fails. These are the conditions which are necessary for running high-speed trains which are in existence in foreign countries. Are you fit enough to do all these things? That is my first point. Sir, I am very happy to know about the introduction of high-speed trains. According to me, it is impractical. The Minister may kindly clarify this point.

Secondly, I come to the slow growth of the railway network. The Vice-Chairman, who is sitting there, is well-informed. Sir, as far as the Railway network is concerned, during the year 1950-51 the total kilometre length was 53,596 kilometres whereas, even after 50 years, in 2006-07, the total kilometre coverage is about 63,327 kilometres. So, hardly 10,000 kilometres have been added during all these years. This is the growth of railway network! That is my second point. You make tall claims about the growth, development etcetera. But over a period of 60 years, you are able to grow only 10,000 kilometres! That is a slow growth. It is very distressing to note that the rate of network growth is 0.5 per cent to 0.6 per cent only per year, that's all.

I come to my next point about safety, Sir, We are happy to hear that the total number of accidents has come down. Okay. Quite welcome. As far as the safety aspect is concerned, Sir, there was a special Committee constituted under the chairmanship of Justice Khanna. He has said that Rs. 15,000 crores have been set apart to rehabilitate the over-aged assets like renewal of lines etc. By doing so only you can avert accidents. This is the what the Committee says. Following that, during the year 2002-03, an amount of Rs. 17,000 crores has been set apart for this purpose. I am inclined to ask the hon. Minister: Out of this Rs. 15,000 crores or Rs. 17,000 crores, how much has been spent on safety alone? My information is—kindly correct me if I am wrong that most of the funds given under the head "safety" has been diverted to other purposes. They are not wasting it. But there is diversion. It should be clarified. How much money has been spent? What is the time-frame within which you can rehabilitate or renew the whole assets?

Coming to another aspect, passenger amenities, you have given a nice report saying that you have taken up 300 odd railway stations for modernising and done this and that. Out of the total stations, how many have you taken up? In fact, many of our Members are used to train travel. They say that our requirement is so much; our demand is so much, but our supply is very little. How are you going to make up? Basically, it is a service-oriented industry. In such a case, passengers' interest should assume top priority. That being the case, out of the funds, whatever it is passenger amenities should get priority. That is my point.

Coming to the next point, they are able to show that the receipt is so much or the net asset or the net profit is so much. We are happy about that. But the point is that, as far as the Planning Commission is concerned, I am surprised to see, looking at the figures, the Plan allocation has been coming down year after year. From fifteen per cent it has come down to four per cent. I request powerful Laluji and Veluji to try their best to get more and more

allocation from the general fund Railways have got their own resources. That is there. Still they should ask for more allocation from Budget.

Coming to the most important point of passenger traffic and freight traffic, they have increased it by leaps and bounds. That is why they are able to get so much of income. But I am asking them whether the growth of passenger traffic, etc., is consistent with or goes along with the growth of terminal capacity. In most of the stations terminal capacity is not there. Somehow or the other, passengers are being managed because they undergo all the ordeals. When the passenger traffic grows, corresponding facilities should also grow. It is not there. There is an allegation. I use the word "allegation". The corridor facility, that you are trying to implement is not given on merit. So many people have given so many expert comments. By-passing those comments, you are giving corridor facility to a certain specified sector, Kindly clarify. You have not taken care of the people, particularly from the South. Why don't you start with Delhi? Why not Trivandrum? Why not Chennai? Why not Bangalore? Instead, you are taking it to Kolkata. I am not against Kolkata. I am not against Bihar. But the point is that the people from the southern side merit more than others. That is my point.

Coming to the development of manpower, the skill is not in concurrence with the modern techniques. Though there is technological explosion, etc., you are keeping the manpower as it is. I would like to know whether you have got any scheme to develop the human skills that can go along with modern technology and modern requirement. That is what I want to say.

The last point is this. Luckily our Veluji is here. He is well known in Tamil Nadu.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): There is one more Minister. There are two Ministers.

DR. K. MALAISAMY: I am sorry. To be honest with you, Sir, I know him well. He knows me. We know each other. Leaving that apart, he is doing wonderfully well. I have to thank him. At the same time, he feels embarrassed. Since he hails from South, he feels that if they take up anything in Tamil Nadu, Kerala, Andhra Pradesh or Karnataka, people will find fault with him because he belongs to that place. So he does not want to put himself in such a situation. This is the point. Therefore, he could not push through some of the schemes. This is my point.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): He has not made such a complaint.

DR. K MALAISAMY: I can mention the names. Sir, he is an able administrator. There is no problem on that. Certain times, in a democracy, political will overrides bureaucratic will.That is why, I said, "Combination of bureaucratic experience with practical wisdom". Now I come to the last point.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): You are also a bureaucrat.

DR. K. MALAISAMY: Sir, some of the works which were taken up in T.N. have been left unfinished. I hail from Ramanathapuram, I Paramakudai; Rameswaram area. These railways stations have been taken up for facelift. But most of the work has remained unfinished. They have started the work, but have not completed it. Recently, I had been to Rameswaram. They told me that these things are to be done. I do not know the real intricacies involved in it. I am bringing it to the notice of the hon. Minister to see how those things can be implemented quickly. It is a very small matter.

Now I come to the conversion of BG line. Sir, from Rameswaram to Chennai , a small stretch is yet to be done between Manambadurai and Karaidkudi. The Hon'ble Minister of State has assured that they are going to open it very shortly in March or April. I am very happy about it. My point is how many direct trains you are proposing to run from Rameswaram to Chennai on the newly opened route. The people are very much anxious. They are watching me to see how I mention this point in the House and impress upon the hon. Minister. I leave it to you.

Now I come to linkages. Sir, in 2002, they had inauguarated a linkage between Egmore and Chennai Central. Sir, you are well aware of it. Sir, nearly two lakh passengers get down at Chennai Central everyday and nearly one lakh people get down at Egmore. You have to see how you can manage this crowd. They have taken a very good step by linking Chennai Central and Egmore. It is a right decision. The inauguaration was done in 2003, and we are now in 2008. But nothing has been done thereafter. I do not know what exactly is coming in the way. I leave it to you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): This is a very good point.

DR. K. MALAISAMY: Sir, I read in some newspapers that a high risk station survey was made in Egmore, Chennai Central, Tiruchi and Tirunalveli. All important stations in Tamil Nadu are subject to the abnormal mosquito density. When the mosquito density in residental area is 10 man hour per day, there is 500 man hour density in all these stations. I am yet to understand how this can happen. What is the great attraction for these mosquitoes to hang around and confine only to these places? Something needs to be done. This is a very small problem. Since I read it in the newspapers, I have brought it to his notice.

Sir, Kanyakumari is a very famous place for tourists. There are so many attractions. I need not go into the details. But there are very limited trains. They are demanding terminal facilities at Nagarcoil so that they can operate more trains from Kanyakumari to other places.

Lastly, there are so many projects in and around Tamil Nadu for broad gauge conversion, doubling and electrification, etc. I do not want to go into the details. A number of things have to be done. They are at it. I have no grouses on that. The point is that the speed with which they are executing it is very slow. So, some extra efforts should be put in so that all the schemes, that have been taken over, are completed within a time frame. That is No. 1. Secondly, the hon. Minister, Veluji, should see to it that the injustice done to the South is rectified with retrospective effect. So, he must go all out to get more and more funds and get things done.

SHRI RAJNITI PRASAD (Bihar): Sir, I am thankful that somehow I got this time to speak, even though the time of our party is exhausted. I start with a quotation:

> खुदी को कर बुलंद इतना कि हर तदबीर से पहले।
> खुदा बंदे से खुद पूछे बता तेरी रज़ा क्या है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, लालू यादव जी को जब वर्ष 2004 में रेल का कार्यभार सौंपा गया, तो उन्होंने रेल नहीं मांगा था, मगर जब उन्हें रेल का कार्यभार सौंपा गया तो उन्होंने स्क्रेप से स्टार्ट किया। सुषमा जी, जो हमारी बहन हैं, कह रही थीं कि स्क्रेप नहीं था, गोल्डन स्क्रेप था, लेकिन स्क्रेप का मतलब जीरो होता है, सर।

महोदय, इस देश में कम से कम 14-15 लोग रेल मंत्री हुए हैं और जब कभी भी यहां रेल का बजट आता था, तो हम लोग सोचते थे कि अब रेल का किराया बढ़ेगा। यह जादुई काम हुआ है और जादुई काम इसलिए हुआ है, क्योंकि लालू यादव जी ने जब से इस मंत्रालय को संभाला है, रेल मंत्री का पद संभाला है, हमारी पॉकेट से ज्यादा पैसा नहीं जाने दिया

है। अपने आप में यह बड़ी बात हुई है। इसीलिए मैंने कहा कि लालू यादव जी जहां खड़े थे, रेल मंत्री पद उन्होंने मांगा नहीं था कि हमें रेल मंत्री का पद दे दो, वह तो दूसरा कुछ कह रहे थे कि डंडा वगैरह का दे दो, रेल मंत्री पद मांगा नहीं था और यह रेल मंत्री का पद इसलिए दिया गया ताकि उनकी कुछ बदनामी हो जाए, टिकट के दाम बढ़ जाएं, कुछ एक्सीडेंट्स हो जाए, जिससे उनकी बदनामी ज्यादा हो जाए। इसलिए उनको पता नहीं यह रेल मंत्री का पद कैसे दे दिया?

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): No, ...*(Interruptions)*

श्री राजनीति प्रसाद: लेकिन, सर, उन्होंने मांगा नहीं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Don't make such insinuations? Ministry is not given to any Minister to bring him a bad name.

SHRI RAJNITI PRASAD: It is my own version. Sir, the point is that the person, who was given the portfolio of Railways, had to start it from the zero level. The Rakesh Mohan Committee gave a Report that the Railway was going in a loss. And, Shri Lalu took this challenge on him, and he converted that challenge into a success. So, he brought about this success. And, during his period, एक रुपये का भाड़ा नहीं बढ़ा और लोग यह कहते हैं कि आपने भाड़ा नहीं बढ़ाया तो उधर से ले लिया, इधर से ले लिया। उधर से लिया, इधर से नहीं लिया, अगर सब कुछ ले लिया, तो हिंदुस्तान के पूरे अखबार, हिंदुस्तान के पूरे अखबार ही नहीं बल्कि विदेशों के लोग भी यह कहने लगे हैं कि भारतीय रेल में अजीब बढ़ोतरी हुई है। हमारे देश के लोगों ने ही नहीं बल्कि अमरीका के लोगों ने भी कहा कि आपने क्या चमत्कार किया है, क्या जादू किया है? आप हमारे यहां आइए, अपना भाषण करिए। राकेश मोहन कमिटी ने जो कहा था कि रेलवे इतने लॉस में जा रहा है कि इसको दूसरे को देना पड़ेगा, लेकिन श्री लालू प्रसाद ने कहा कि हम इसको चैलंज के रूप में स्वीकार करते हैं और आज उन्होंने 25,000 करोड़ रुपए की रेलवे को सरप्लस मनी दे दी, यह कमाल की बात है।

एक कमाल की बात और है, जो मैं अब कहना चाहता हूं और वह कुलियों के बारे में है। इस देश में रेलवे में लगातार कई वर्षों से कुली प्लेटफार्म पर बोझा ढोते रहे हैं, उनके बच्चे भी शायद बोझा ढोते रहे होंगे। सर, मैं एक बात कहना चाहता हूं कि जो कुली लोग आते हैं, वे कहां से आते हैं। सर, ये कोई बड़े लोग नहीं होते, बड़ी जाति के लोग भी नहीं होते, माफ कीजिएगा कि मुझको जाति शब्द इस्तेमाल करना पड़ रहा है, लेकिन, सर, कुली लोग गांवों से आते हैं, उनके चार-पांच बीघे के खेत भी होते हैं, लेकिन उनसे उनका गुजारा नहीं चलता है और वे आपका और हमारा माल ढोते हैं और वे उसी माल को ढोते-ढोते मर जाते हैं। लेकिन, सर कमाल की बात है कि श्री लालू प्रसाद जी आए और उन्होंने कहा कि हम तुमको गेटमैन बनाएंगे, हम तुमको रेलवे में 'डी' ग्रुप में भर्ती करेंगे। हमारी बहन सुषमा जी ने कहा कि फच्चर लगा दिया। फच्चर क्या लगाया? उसकी स्क्रूटनी नहीं करेंगे, उसको देखेंगे नहीं, उसके हाथ-पैर नहीं देखेंगे, कितनी उम्र हुई है, क्या हम यह नहीं देखेंगे? देखेंगे, फच्चर नहीं लगाया, बल्कि एक साहसिक काम किया है श्री लालू प्रसाद जी ने। श्री लालू प्रसाद जी ने एक सामाजिक न्याय का काम किया है, इसलिए यह बात हुई है, वरना नहीं होती । श्री लालू प्रसाद ने आवश्यक ही एक जादुई काम किया है। अगर जादुई काम नहीं होता तो राजनीति प्रसाद जैसा आदमी आज राज्य सभा में नहीं होता। श्री लालू प्रसाद ने एक जादुई काम किया है और ये जादुई काम करते हैं, श्री लालू प्रसाद के पीछे लोग पड़ गए और इसीलिए चोर दरवाजे से हमारी चीज़ हमसे छीन ली गई, मैं उसके बारे में बोलना नहीं चाहता। सर, श्री लालू जी जादुई काम करते हैं। हमारी बहन, श्रीमती सुषमा स्वराज ने कहा कि इन्द्रजाल है, पैसा दिखता है, लेकिन बाद में होता नहीं है, लेकिन यह इन्द्रजाल वैसा नहीं है, क्योंकि इस इन्द्रजाल में जो पैसा दिखता है, वह रहता भी है। यह हमारा कहना नहीं है, बल्कि उनका जो पेपर है, उनके जो अन्नदाता हैं, उनके जो धर्मदाता हैं, उन्होंने ही 'ऑरगेनाइज़र' में लिखा है कि कभी इतना बढ़िया बजट आया ही नहीं।

हमारे यहां लोग कहते हैं कि यह चुनावी बजट है, चुनावी बजट है। मैं पूछना चाहता हूं कि क्या चुनावी बजट नहीं आना चाहिए? क्या वह हमको चुनाव हराने वाला बजट देते? हमने किसानों के 60,000 करोड़ रुपए माफ कर दिए। क्या हम उनको मरने देते? क्या चुनावी बजट नहीं होना चाहिए? यह चुनावी बजट नहीं था, बल्कि यह गरीबों का बजट था। इसलिए श्री लालू प्रसाद जी ने जब बजट पेश किया तो सब लोगों के बारे में उन्होंने कहा कि हम कैसे-कैसे फायदा उठाने वाले हैं। कई लोगों ने यहां आकर कहा कि आपने बिहार को सब कुछ दिया है, लेकिन वे भूल गए कि बिहार को ही नहीं

और जगहों को भी दिया है —रायबरेली बिहार में नहीं है, वहां भी उन्होंने फैक्ट्री खोली और कई और जगहों पर उन्होंने फैक्ट्री खोली हैं

सर, मैं अपने भाषण के बीच में एक और जुमला कहना चाहता हूं:—

जब से पतवारों ने मेरी नाव को धोखा दिया

पतवार का मतलब है कि हमारे लोगों ने जो धोखा दिया, रेलवे को जो धोखा दिया,

जब से पतवारों ने मेरी नाव को धोखा दिया
मैं भंवर में तैरने का हौसला रखने लगा।

यह श्री लालू प्रसाद की करामात है। श्री लालू प्रसाद ने जब सोच लिया तो उन्होंने कहा कि 2025 में एक vision है, जिसको 6 महीने के अंदर मैं तैयार करके दूंगा। उन्होंने कहा कि vision क्या है आपका, आपका तो इन्द्रजाल है। इन्द्रजाल नहीं है, सर यह हकीकत है और उस हकीकत में ही श्री लालू प्रसाद रहना चाहते हैं। सर, यह श्री लालू प्रसाद जी की करामात है कि वे स्क्रेप से शुरू करते हैं और 100 के अंक तक पहुंचते हैं और 100 के अंक तक पहुंचने वाला यह पहला आदमी है, जिसने राकेश मोहन कमिटी के सारे कार्यक्रमों को, सारी उम्मीदों को, जो फैसला दिया था कमीशन ने, उन सबको खत्म कर दिया....। इन्होंने कहा कि हम रेलवे को ठीक कर देंगे और उसका परिणाम आज आपके सामने है। सर, मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा और इस सदन से निवेदन करना चाहूंगा कि आप इस पर भी गौर कीजिए। इस पर गौर नहीं करेंगे और केवल निंदा करेंगे, केवल criticise करेंगे तो यह नहीं चलेगा। हमारी सुषमा बहन ने बहुत बढ़िया बात कही कि जब दो भाइयों के बीच कोई बात होती है तो बहन उस पर नजर रखती है कि उनकी चाल क्या है, यह बहनों का अधिकार है। शायद लगता है कि सुषमा जी ने सीरियल नहीं देखा है कि बहनों ने घर में रह कर दो भाइयों के बीच में क्या करामात की है, वह आपको मालूम है। वह दोनों के बीच में झगड़ा लगाना चाहते हैं। मायके में आने के बाद बहनों का जो रोल होता है, वह किसी से छिपा नहीं है। मैं यह कहना चाहता हूं कि कई ऐसे काम हुए हैं, केवल कुली को ही नहीं लीजिए, बल्कि और ऐसे काम हुए हैं जिन पर हम लोगों को ध्यान देना चाहिए। वर्ष 2005-06 में रेलवे में दुर्घटनाओं की संख्या 234 थी और वर्ष 2006-07 में मात्र 195 दुर्घटनाएं हुई हैं। The accident can not be ruled out, क्योंकि हम लोग यह नहीं जानते हैं कि दुर्घटना कब हो जाएगी। मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि इन्हें अमेरिका के लोगों ने लेक्चर देने के लिए बुलाया कि आपने रेलवे का कैसे तरक्की किया। इन्होंने अमेरिका में जाकर वहां अपना भाषण दिया। इसके लिए आपके यहां से कोई recommendation नहीं गया था कि इनका भाषण सुनिए, बल्कि उन लोगों ने बुलाया था। इन्होंने कहा कि संसाधन का यूज करने के बाद the asset has been used, तब उसका फल निकलेगा। अगर हम एसेट का यूज करेंगे तब उसका फल निकलेगा। इन्होंने एक उदाहरण देते हुए कहा कि अगर हम गाय को पूरा दूहेंगे, तभी गाय स्वस्थ्य रहेगी। अगर गाय को पूरा नहीं दुहेंगे तो उसे एक बीमारी हो जाती है, थनैला बीमारी हो जाती है और वह गाय बेकार हो जाती है। इसलिए इन्होंने संसाधन को दुहा। इन्होंने संसाधन कहीं से लिया नहीं, बल्कि जो था, उसी में सब काम किया। सारे काम को किया और बड़ा अनुशासन का काम किया। सर, मैं एक उदाहरण पेश करना चाहता हूं और वह यह है कि जिस बोगी में जो माल जाता था, उस पर वजन कुछ लिखा जाता था, जब कि सही वजन कुछ और होता था। लालू यादव जी ने खुद इसको पकड़ने का काम किया। प्लेटफार्म पर जो बैठने का बना रहता है, उसके ऊपर बैठ गए, और कहा कि इस माल गाड़ी का scrutinise करो कि इस गाड़ी में कितना वजन गया है और कितना वजन जाने वाला है। रिकार्ड में वजन कुछ था और उसमें वजन ज्यादा निकला, तो लालू यादव जी ने कहा कि जो वजन जा रहा है, उसी की अनुमति हम देंगे। अब जो दूसरा काम तुम करने जा रहे हो, उसकी अनुमति नहीं देंगे। इस प्रकार, अब जब वजन पूरा जाने लगा तो लोगों ने कहा कि रेल लाइन खराब हो जाएगी, पटरी खराब हो जाएगी। पटरी की अवधि पन्द्रह साल तक है, पटरी टूट जाएगी। उसी पटरी पर पहले तो माल जाता ही था। वह माल कानूनी रूप से नहीं जाता था, उसकी बंदरबाट होती थी। मैं किसी पर एलिगेशन नहीं लगाना चाहता हूं। इसी पैसे के बल पर वहां हमारी सरकार चली गई, जहां लालू यादव जी की सरकार थी। इसी लूट से हमारी सरकार चली गई और इस लूट को हमारे लालू यादव जी ने पकड़ लिया कि यहां पर लूट हो रही है। मैं यह कहना चाहता हूं कि इन्होंने कई ऐसे काम किए हैं जिनके आधार पर हम ऐसा कह सकते हैं कि लालू यादव जी ने जो काम किया है, वह बड़ा काम किया है (समय की घंटी)। सर, एक अनोखी बात हुई है, वह यह हुई है कि पहले जो गुड्स ट्रेन चलती थी, उसको कहीं भी रोक दिया जाता था...

बोलते थे कि ठीक है, इसकी कोई जरूरत नहीं है, लेकिन लालू प्रसाद जी ने कहा कि जिस तरह पैसेंजर ट्रेन चलती उसी तरह गुड्ज़ ट्रेन चलेगी, उसको रोकने की जरूरत नहीं है, उसको जाने दो, जाने दो।..(समय की घंटी).. एक सेकेंड ...सर, एक मिनट... फिर उन्होंने कहा कि गुड्ज़ ट्रेन रोकने की बात छोड़ो, हम सस्ता माल ढोने का काम करेंगे। हम एक फ्रेट कॉरिडोर बनाएंगे और उसके लिए उन्होंने पैसा भी मुहैया करा दिया, इसलिए इस बजट का मैं समर्थन करता हूं और मैं कहता हूं कि लालू प्रसाद जी ने शानदार बजट पेश किया है और इसके लिए मैं उन्हें मुबारकबाद देता हूं, धन्यवाद।

SHRI SYED AZEEZ PASHA (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, thank you very much for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. Sir, On behalf of the Communist Party of India, I rise to mention some of the important points in regard to the Railway Budget. The Railway Budget presented by Laluji has certain positive features, which deserve appreciation. But there are negative features as well, which need to be reconsidered and rectified. In regard to positive features, the operating ratio to the tune of 76.3 per cent is the reflection of Railways' good performance. We appreciate it. Then the proposal of absorption of 38,000 coolies as gang-men is also another welcome step. But when the Railways are getting a profit of Rs. 25,000 crores, I do not know why the Railway Minister should give a prominent role to the private players. Now it is being proposed that under PPP this year they are going to spend Rs. 25,000 lakh. I do not think there are no resources for Railways to spend on various developmental schemes. What we see is that the containers to the tune of 25 per cent are going to be handed over to private parties. Then catering, civil works, parcel loading, track maintenance partly and day-to-day operations are being handed over to the private parties. Sir, after handing over the catering work to the private people, everybody expected that quality of food would be improved. But on the contrary, we see that the quality of food has become much worse. Now coming to the cleaning and scavenging, it is really a sorry state of affairs to see that nearly 22,000 *safaiwalas* are going to be surrendered. Please understand that they hail from the dalit community and Laluji who always talks of social justice should take into consideration this aspect. Railways is the greatest employer. Some five years earlier 17 lakh people were working but now today the number is 14 lakhs. Near about 1,80,000 posts are lying vacant. Everybody, particularly *aam aadmi* is looking at the Railways to fill up these vacancies. Now, coming to my State about which some Members from our States have already mentioned, we have got a very raw deal and there is a step-motherly treatment towards Andhra Pradesh. So, if you look at the performance of the South Central Railway it is really excellence performance, which they have given. Sir, 18 per cent of the total revenue comes from South Central Railway, which is next to Northern Railway even though the Northern Railway is having very wide network. So, for every 100 rupees we are giving 27 paise. And, then, the net revenue is Rs. 2,300 crores. But, then, if I compare with the East Central Railway, the net revenue is only Rs. 276 crores. And, for every rupee, they are giving only two rupees, but the investment is Rs. 1400 crores. But for my State, the proposals were given for Rs. 3,000 crores. But we got only a paltry amount of Rs. 141 crores. The love and attachment of Shri Lalu Prasad to Bihar is understandable. But that love and attachment should not be at the cost of other States' development. We must also look into the performance of each and every zone, and, accordingly, he must make allotments. So, for the various schemes, which our State have submitted, not even a single rupee is allotted for survey of new lines. Only a paltry amount is allotted for Jagityal to Nizamabad, Mahboob Nagar to Munirabad, Jaggayyapet to Meela Cheruvu, Raichur to Gadwal, and Hospet to Guntakal. Not even a single pie has been allotted for doubling the tracks from Raichur to Guntakal, Guntur to Tenali, Cuddapah to Bangalore, Nadikudi to Srikalahasti, and Ongole to Dunakunda. We have also repeatedly been damanding for a coach factory at Kazipet.

Unfortunately, there is no mention about it. This year is the Centenary Year celebration for Makhdoom Mohiuddin, a renowned Urdu poet, who was also once the Secretary of World Federation of Trade Union. I request the Railway authorities and Shri Laluji to consider our request to introduce a train from Hyderabad to Ajmer because Ajmer is very dear to the people of Hyderabad. There are thousands of people who visit Ajmer every day. But, unfortunately, there is no direct train to Ajmer. They have to change one or two trains to reach Ajmer. So, I request the Railways to introduce a train in the name of Makhdoom Mohiuddin, as you had introduced a train in the name of Kaifi Azmi, a great poet, from New Delhi to Azamgarh.

While coming to the negative features, first, I would like to dwell upon the issue of late running of trains. I don't know why is it so? Is it that trains can run in time only when there is proclamation of 'emergency'? The day on which the Railway Budget was presented, some newspapers had reported that some trains were as much late as four hours and six hours. Some authorities say that they used to correct their watch for certain trains. But, unfortunately, those trains are also reaching 4-5 hours late. Today, the Andhra Pradesh Express reaches three hours late. Why is there no consideration for tackling this problem? The trains should reach at scheduled time. I don't know whether we need another emergency to sort out this problem.

Our performance is getting better day-by-day. But, still, we have not reached to the level of world-class efficiency. I remember that the train from Hyderabad to New Delhi, when it was introduced 30 years ago is used to take less than 24 hours, that is, 23 hours and 50 minutes. But, now, after lapse to 30 years, it takes 28 hours. When we are having modern technology why can't the trains be speeded up? Everybody is measuring minutes and seconds, but the Ministry of Railways is not taking the help of the modern technology to run the trains faster.

So, Sir, these are some of my proposals for kind consideration. Thank you very much.

श्री टी॰एस॰ बाजवा (जम्मू और कश्मीर): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे रेलवे बजट 2008-09 पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। सर, सबसे पहले मैं रेल मंत्री जी श्री लालू प्रसाद जी और यूपीए सरकार को जम्मू-कश्मीर की जनता की ओर से, जम्मू-कश्मीर की जो कांग्रेस और पीडीपी की गठबंधन सरकार है, उसकी ओर से और अपनी ओर से शुक्रिया अदा करता हूं। जम्मू-कश्मीर में नई रेलवे लाइन जो जम्मू से राजौरी और पुंछ वाया अखनूर ले जाने का काम सरकार करने जा रही है, मैं इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं, क्योंकि यह जम्मू-कश्मीर की जनता के लिए एक बहुत बड़ा ऐतिहासिक कदम है, जो यूपीए की सरकार ने उठाया है। सर, मैं यह कहना चाहूंगा कि जो रेल जम्मू से वाया अखनूर, राजौरी और पुंछ ले जाने का प्रावधान सरकार ने रखा है, मैं कहना चाहूंगा कि यह तभी सफल हो सकता है जब इसको थोड़ा बढ़ाकर कश्मीर तक जोड़ा जाये।

सर, हमारे पुंछ और राजौरी दो बड़े डिस्ट्रिक्ट हैं, क्योंकि हमारे जम्मू-कश्मीर की राजधानी सर्दियों में जम्मू होती है और गर्मियों में श्री नगर होती है, इसलिए हमारे जो दो पुंछ और राजौरी डिस्ट्रिक्ट हैं, उनके लोगों को जब काम के लिए श्रीनगर जाना पड़ता है, तो सबसे पहले उनको 300 किलोमीटर जम्मू आना पड़ता है और उसके बाद 300 किलोमीटर श्रीनगर जाना पड़ता है। इसलिए मेरी माननीय रेल मंत्री जी से गुजारिश है कि आप जो रेल पुंछ तक ले जाने का काम कर रहे हैं, उसको 40-50 किलोमीटर का जो डिस्टेंस है, जो कश्मीर को उसके साथ जोड़ता है, उसको रेल से जोड़ने का काम करें। मैं एक बार दोबारा रेल मंत्री लालू प्रसाद जी का विशेष तौर पर शुक्रिया अदा करना चाहता हूं कि हमारे जम्मू-कश्मीर से हफ्ते में एक बार राजधानी ट्रेन आती थी, उसको हर रोज़ किया है, साथ ही जम्मू से जो एक गरीब रथ चलाया है, उससे हमारे जम्मू-कश्मीर की गरीब जनता को काफी फायदा पहुंचेगा, उसके लिए भी मैं धन्यवाद देना चाहता हूं।

उपसभाध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी यहां पर बैठे हुए हैं और मैं एक बात आपके माध्यम से उनसे कहना चाहूंगा कि जम्मू-कश्मीर में पांच-छह लाख सिख समुदाय के लोग रहते हैं। इस वर्ष 300 साल सालाना गुरू ग्रंथ साहब का जन्म

दिन नांदेड़ में मनाया जा रहा है, इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि आप वहां से नांदेड़ साहब के लिए एक सीधी ट्रेन चलायें, वहां जो पिलग्रिम्स हैं, वे इस वर्ष वहां दर्शन करने के लिए जायेंगे, इससे उनको फायदा पहुंचेगा। इसके साथ-साथ मैं कहना चाहूंगा कि जम्मू रीज़न में 9 डिस्ट्रिक्ट हैं, लेकिन जितना लोड है वह जम्मू जो हमारा एक सिटी है, उसी पर पड़ रहा है। जैसे बड़े-बड़े शहरों में मेट्रो रेल शुरू की गयी है, उसी तरह से हमारे जम्मू सिटी में भी मेट्रो रेल शुरू की जानी चाहिए।

सर, 1947 से पहले हमारे जम्मू शहर से सियालकोट और लाहौर रेलवे के जरिए सीधे आना-जाना था। बंटवारे के बाद से हमारे जो रेलवे का लिंक है, वह टूट गया है, इसलिए मैं कहना चाहूंगा कि जम्मू से रणबीरसिंहपुरा के लिए जो 1947 से पहले रेल की व्यवस्था थी, उसके बाद रेलवे की व्यवस्था कट हो गयी है, इसलिए वह व्यवस्था जो है, जम्मू से आसपुरा के लिए रेलवे लाइन शुरू की जानी चाहिए।

जैसे बजट में दिखाया गया है कि यह एक ऐतिहासिक बजट रेलवे का पेश किया गया है, जिसमें 25 हजार करोड़ का मुनाफा हुआ है और भी इसमें बहुत सी रियायतें दी गयी हैं। पहली बार ऐसा हुआ है कि बिना किराया बढ़ाये 25 हजार का कैश सरप्लस किया गया है।

सर, दो महीने पहले मुझे जगाधरी जाने का मौका मिला और वहां जो वेटिंग रूम है, वह ठीक तरह से नहीं है, चाहे वह अम्बाला का है, चाहे वह जगाधरी का है। मैं कहना चाहूंगा कि जहां भी हमारे रेलवे स्टेशन हैं, उनके जो वेटिंग रूम्स हैं, वे ठीक तरह से रेनोवेट करने चाहिए। सर, मैं माननीय मंत्री जी का एक बार दोबारा से बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूं कि जम्मू से राजौरी और पुंछ के लिए नई रेलवे लाइन बिछवाने का काम शुरू किया है। सर, मैं आपका भी धन्यवाद करता हूं। शुक्रिया।

श्री हरीश रावत (उत्तराखंड): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इसकी वकालत करने जा रहा हूं। मैं उन लाखों लोगों में एक हूं, जो लोग एक बहुत अच्छा, अभूतपूर्व रेल बजट पेश करने के लिए लालू प्रसाद जी और समस्त रेलवे प्रबंधन की, जिसमें हमारे दोनों सम्मानित रेल राज्य मंत्री सम्मिलित हैं, प्रशंसा कर रहे हैं। काम करने वालों से अपेक्षाएं भी बहुत होती हैं। सदन के माननीय सदस्य और देश की माननीय मंत्री और रेल से बहुत सी अपेक्षाएं हैं। इसमें कोई शक नहीं है कि जब से लालू प्रसाद जी ने रेलवे का प्रबंधन संभाला है, उसका नेतृत्व संभाला है, रेलवे की स्थिति में न केवल उत्तरोतर सुधार हुआ है, अपितु आज हम बहुत विश्वास के साथ कह सकते हैं कि रेलवे न केवल एक सुदृढ़ स्थिति में है, बल्कि इक्कीसवीं सदी की भारत के सम्मुख जो चुनौतियां हैं, उन चुनौतियों का सामना करने में भी रेलवे हमारी समुचित अर्थव्यवस्था की मदद करने का काम करेगी, एक पिलर के रूप में काम करेगी। हमारी, हमारे राज्य की भी रेलवे से बहुत सारी अपेक्षाएं हैं। 2005 में, जब बिहार के चुनाव में लालू प्रसाद जी की पार्टी को बहुमत नहीं मिल पाया था तो हम लोग थोड़ा निराश थे। पर हमें लगता है कि भले ही वहां उनकी पार्टी की चुनावी हार हुई है, लेकिन इससे देश का फायदा हुआ है। इस फायदे में, हमारा, हमारे राज्य उत्तराखंड का फायदा भी सम्मिलित हो, यह मैं उनसे प्रार्थना करना चाहूंगा। उनको लोग पहले एक पिछड़े वर्ग के नेता के रूप में जानते थे, अब एक सफल मंत्री के रूप में जानते हैं। लेकिन मेरा एक अनुरोध है, मैं अपने दोनों राज्य मंत्री गणों से प्रार्थना करना चाहूंगा कि वे हमारी तरफ से लालू प्रसाद जी से निवेदन कर दें कि वे पिछड़े वर्ग के साथ-साथ पिछड़े क्षेत्र का भी नेतृत्व संभालें। रेलवे के लिए आज जब कहा जा रहा है कि पच्चीस हजार करोड़ का सरप्लस जनरेट किया है तो हम सभी उनकी भूरि-भूरि प्रशंसा कर रहे हैं। लेकिन यह सरप्लस, केवल उन्हीं क्षेत्रों में खर्च होगा, जो क्षेत्र पहले से ही सुविधा का उपभोग कर रहे हैं, जो निश्चित तौर पर पिछड़े हुए क्षेत्र हैं, आज भी रेलवे की सुविधाओं से वंचित हैं, जिनको आजादी के साठ वर्षों के बाद भी उसका पर्याप्त हिस्सा नहीं मिल पाया है, उनको तकलीफ होगी। जब ऐसे व्यक्ति की दृष्टि नहीं जाती है, जिसकी दृष्टि कमजोर की तरफ जानी ही जानी चाहिए, यदि ऐसा व्यक्ति रेल मंत्री हो और उसकी दृष्टि पिछड़े हुए क्षेत्रों की तरफ नहीं जाएगी तो महोदय, हमारी तकलीफ और ज्यादा बढ़ेगी। मैं आपके माध्यम से यह प्रार्थना करना चाहूंगा कि पच्चीस हजार का सरप्लस है, इस सरप्लस का उपयोग उन क्षेत्रों में रेलवे सुविधाओं के विस्तार के लिए किया जाना चाहिए, जो अभी तक उपेक्षित रहे हैं। ऐसा नहीं है कि लालू जी ने हमारे राज्य को कुछ नहीं दिया है। उन्होंने पांच नई ट्रेन्स हमें दी हैं। जिनमें काठगोदाम-जम्मू-तवी, कोचूवेली-देहरादून, रामनगर-दिल्ली लिंक एक्सप्रेस, देहरादून-दिल्ली वातानुकूलित एक्सप्रेस सम्मिलित हैं। सर, उत्तराखंड को केवल एक राज्य के रूप में नहीं देखा जा सकता है। हिन्दुस्तान का शायद ही कोई ऐसा भूभाग होगा, जहां का व्यक्ति उस क्षेत्र में नहीं जाना चाहता। जब तक भगवान की कृपा है, बद्रीनाथ-केदारनाथ हैं, गंगा है, हिमालय है, गंगोत्री-यमुनोत्री हैं, हरिद्वार

3.00 P.M.

जैसा तीर्थ है, तो लोगों का आकर्षण स्वत: खींच कर उन्हें उत्तराखंड की तरफ लेकर आएगा और लेकर आता है। बहुत आवश्यक है कि हम उसे ऐसे क्षेत्रों के साथ जोड़े और सीधी रेल सेवा से जोड़ें, जिन क्षेत्रों के लोग वहां अधिक संख्या में जाते हैं। माननीय शंकर सिंह जी उपस्थित हैं। इनके राज्य के लोगों में धार्मिक आस्था ज्यादा है। बद्रीनाथ-केदारनाथ के दर्शन करने वालों में गुजरात के लोग बड़ी भारी संख्या में हैं। हरिद्वार में हर दसवां तीर्थयात्री कहीं न कहीं से हमारे गुजरात का भाई पहुंचता है, लेकिन अहमदाबाद से देहरादून के लिए सीधी ट्रेन नहीं है। हमारा रेल मंत्रालय से आग्रह है कि अहमदाबाद, अहमदाबाद ही क्यों, जामनगर तक और इधर बड़ौदा होकर भी हो सकता है, वे सीधे उत्तराखंड को गुजरात से ट्रेन से जोड़ें। उसी प्रकार से बहुत बड़ी संख्या में हमारे पश्चिमी बंगाल के लोग हिमालय के दर्शन के लिए जाते हैं। मैं समझता हूं कि बी॰सी॰ राय साहब के जमाने से ...(व्यवधान)... वहां आन्ध्र प्रदेश के लोग भी जाते हैं, हम आपके आन्ध्र प्रदेश के लोगों के आभारी हैं, पश्चिमी बंगाल के लोग, हिमालय दर्शन के लिए सितम्बर-अक्टूबर-नवम्बर के महीने में बहुत बड़ी तादाद में जाते हैं। बल्कि हमारे यहां उत्तराखंड में उस सीज़न का नाम ही लोगों ने बंगाली सीज़न रख दिया है। उन लोगों के लिए सीधी रेल सेवा अभी तक एकाध है, मगर वह ऐसी सेवा है, जिसके बहुत बड़े हिस्से का उपयोग जम्मू-कश्मीर तक करता है। हम यह चाहते हैं कि कम-से-कम दो ट्रेनें, एक ट्रेन हरिद्वार से या देहरादून से और दूसरी ट्रेन काठगोदाम से originate करे, जो कोलकाता को जोड़ने का काम करे, ताकि हमारे पश्चिमी बंगाल से जो यात्री वहां पर्यटक बन कर आते हैं, उनको सीधी सुविधा हासिल हो सके। सर, उसी तरीके से दक्षिण के हिस्से को और महोदय, आप तो जिस राज्य से आते हैं, आदिगुरु शंकराचार्य ने ही बद्रीनाथ और केदारनाथ धामों की स्थापना करने का काम किया था और न जाने कितने ऐसे स्थल हैं, आदिगुरु के नाम से आज भी चिन्हित किए जाते हैं, पहचाने जाते हैं, केरल से लेकर दक्षिण के, कर्नाटक के, हमारे आन्ध्र प्रदेश के यात्री बड़ी संख्या में उत्तराखंड की तीर्थ यात्रा पर पहुंचते हैं। मेरा आग्रह है कि दक्षिण से भी हम लोगों ने तीन जगह से सीधी ट्रेन सेवाओं की मांग की है, हमारी राज्य सरकार ने भी, हमारे पिछले मुख्य मंत्री जी ने भी पत्र लिखा था, हम चाहेंगे कि रेलवे उस पर विचार करे, ताकि उत्तराखंड एक प्रकार से, जो धार्मिक और पर्यटन की दृष्टि से एक महत्वपूर्ण राज्य है, वह महत्वपूर्ण राज्य लोगों को जोड़ने वाला, राष्ट्रीय एकता के लिए भी एक महत्वपूर्ण सोपान सिद्ध हो सके और सब जगहों के यात्री वहां आ सकें और वहां के धार्मिक पर्यटन का और दूसरे पर्यटन का लाभ उठाने का काम कर सकें।

सर, मैं आपके माध्यम से एक निवेदन यह करना चाहता था कि जो रानीखेत एक्सप्रेस चलती है, वह बड़ी prestigious express है, इस समय यह सराय रोहिल्ला से चलती है। यदि उसको सराय रोहिल्ला की बजाय रोहतक से प्रारम्भ कर दिया जाए, तो हरियाणा में जो हमारे उत्तराखंड के भाई है।, उनको भी सुविधा होगी और हरियाणा के लोग भी हरिद्वार और हमारे उत्तराखंड में बड़ी संख्या में आते हैं, उनको इसका लाभ मिल सकेगा। सर, दूसरा, कोटद्वार से दिल्ली के लिए ट्रेन है, मेरा आग्रह है कि उसको पानीपत तक बढ़ाने की कृपा करें। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने हमारी पूर्व-स्वीकृत दो रेलवे लाइनों के लिए धन दिया है। उनमें से एक तो लालकुआं-खटीमा रेलवे लाइन है। मेरा आग्रह है कि इसे खटीमा से आगे तनकपुर तक बढ़ाया जाना चाहिए, क्योंकि इस समय बिराट नगर, महेन्द्र नगर हो कर दारचूला तक, जो नेपाल में पड़ता है, चीन के सहयोग से रेलवे लाइन बनाने की यदा-कदा चर्चा हमारे उत्तराखंड के अखबारों में छपती रहती है। यदि किसी दिन चीन ने नेपाल के लोगों का यह सपना साकार कर दिया तो हमको बड़ा अफसोस होगा कि हम उनसे बहुत पीछे रह गए हैं। नेपाल, हमारा पड़ोसी भाई है, वह आज भी आर्थिक विकास की दौड़ में हमसे बहुत पीछे है तो, महोदय, आपसे यह आग्रह है कि यह जो लालकुआं-खटीमा रेलवे लाइन है, इसका विस्तार टनकपुर तक किया जाना चाहिए और इसे ही आगे बढ़ाया जा सकता है।

मुजफ्फर नगर से हरिद्वार के लिए जो रेलवे लाइन स्वीकृत है, उसको आगे ऋषिकेश तक बढ़ाया जाना चाहिए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि हरिद्वार-देहरादून के बीच, जितना टाइम ट्रेन को दिल्ली से हरिद्वार पहुंचने में नहीं लगता है, उससे ज्यादा टाइम उसे हरिद्वार से देहरादून पहुंचने में लग जाता है। कभी-कभी तो स्थिति यह आती है कि यदि व्यक्ति बाईसिकल से हरिद्वार से देहरादून जाना चाहे तो वह पहले देहरादून पहुंच जाएगा, लेकिन ट्रेन से नहीं पहुंच पाएगा। उन ट्रेनों में मसूरी एक्सप्रैस जैसी प्रतिष्ठित ट्रेन भी सम्मिलित है, जिससे देश-विदेश के यात्री बड़ी संख्या में सफर करते हैं साथ ही विदेशी पर्यटक और बड़े-बड़े लोग भी उसमें बड़ी संख्या में सफर करते हैं। इसका सबसे बड़ा कारण यह है कि हरिद्वार और देहरादून के बीच में ट्रेनें तो बढ गई हैं, लेकिन लाइन दोहरी न होने के कारण इतना विलम्ब हो जाता है। अत: लाइन के दोहरीकरण का कार्य वहां प्रमुखता

से लिया जाना चाहिए। ताकि इस समय जो कठिनाइयां उठानी पड़ रही हैं, वे न उठानी पड़ें और, जो ट्रेनें कभी-कभी चार-चार घंटे विलम्ब से पहुंचती हैं, वे विलम्बित न हों।

सर, मैं दो ट्रेनों के टाइमिंग्स को बदलने के विषय में भी अनुरोध करना चाहूंगा, एक तो रानीखेत एक्सप्रैस है, उसके दिल्ली आगमन का समय सुबह 4.00 बजे का है। यह ट्रेन उत्तराखंड के बहुत बड़े हिस्से को जोड़ती है। इसमें बड़ी संख्या में महिलाएं एवं बच्चे आते हैं और जब प्रात:.4.00 बजे उनको रेलवे स्टेशन से दिल्ली के दूर-दूर के अन्य इलाकों में जाना होता है, तो उन्हें बड़ी कठिनाई उठानी पड़ती है। ऐसे में लोग ट्रेन के बजाए बस से आना प्रैफर करने लगते हैं। मैं आपसे आग्रह करना चाहूंगा कि रानीखेत एक्सप्रैस का दिल्ली आगमन का समय, जो प्रात: 4.00 या 4.15 के करीब का है, इसे बढ़ा दीजिए और यह भोर में 6.00 बजे दिल्ली पहुंचनी चाहिए।

इसी प्रकार से काठगोदाम-देहरादून एक्सप्रैस है, जिस समय वह देहरादून पहुंचती है, तब 4.00 बजे का समय होता है। महोदय, पर्वतीय क्षेत्रों में जाड़ों में प्रात: 4.00 बजे कोई सवारी मिलना बड़ा कठिन होता है, इसलिए लोग स्टेशन पर ही ठिठुरते हुए खड़े रहते हैं। ऐसे में जितना वे आपको धन्यवाद देते हैं उससे ज्यादा कोसने लगते हैं। महोदय, कम से कम यह स्थिति न आए, इसके लिए काठगोदाम-देहरादून एक्सप्रैस का देहरादून पहुंचने का समय है उसे प्रात: 4.00 बजे से बढ़ा कर प्रात: 6.00 या 7.00 बजे के करीब कर दिया जाए तो हम उसके लिए आपके बहुत धन्यवादी होंगे।

सर, माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट में कहा है कि हम वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाएंगे। उन्होंने कई सौभाग्यशाली स्थानों का उल्लेख भी किया है। जिन सौभाग्यशाली रेलवे स्टेशन्स का माननीय रेल मंत्री जी ने उल्लेख किया है, मंत्री जी, वे तो पहले से ही सौभाग्यशाली हैं और उनके ऊपर आप कुछ और कृपा करने जा रहे हैं। मैं उस कृपा के लिए कोई शिकायत नहीं कर रहा हूं, लेकिन आपसे मेरा आग्रह यह है कि दूसरे राज्यों को भी आप इससे वंचित क्यों कर रहे हैं। आप हर राज्य के एक रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड-क्लास रेलवे स्टेशन में बदलिए। जो पर्यटक डेस्टिनेशन वाले रेलवे स्टेशन हैं, चाहे हिमाचल में कालका का स्टेशन हो अथवा उत्तराखंड के अंदर देहरादून या काठगोदाम के रेलवे स्टेशन हों, अथवा फिर दूसरे ऐसे रेलवे-स्टेशन हों, पर्यटक स्थलों को जोड़ने का काम करते हैं। तो उन जैसे रेलवे स्टेशनों को भी अपग्रेड किए जाने की जरूरत है, उनको भी और सुविधायुक्त बनाए जाने की जरूरत है।

सर, मैं यह भी आग्रह करना चाहूंगा कि आज इनमें से कई ट्रेन्स ऐसी हैं, जो इन डेस्टिनेशंस को कवर करती हैं ... (**समय की घंटी**)... Sir, I will finish within five minutes. इनको टच करती हैं, उनके कोचेज़ बहुत पुराने हैं। इस समय L.H.B. कोचेज की बात आपने कही है, हम चाहेंगे कि पर्यटक डेस्टिनेशंस को जोड़ने वाली गाड़ियां हैं, उनमें इनको लगाया जाए, इन्हें उनके साथ जोड़ा जाए।

सर, जब हम रेलवे स्टेशंस की स्थिति देखते हैं तो उसमें कुछ सुधार आया है, बड़ी-बड़ी जगहों में, लेकिन छोटे स्थानों पर रेलवे स्टेशंस की स्थिति आज भी पुरानी ही पड़ी हुई है। आपने ग्रीन टॉयलेट का कंसेप्ट दिया है। मैं कहता हूं कि आप सारे रेलवे स्टेशंस को ग्रीन रेलवे स्टेशंस में क्यों नहीं बदल देते, जहां लोगों को, यात्रियों को ज्यादा सुविधाएं मिल सकें? आपके हाथ में कुछ ऐसा जादू है कि आप उसे जहां लगाते हैं वहां से पैसा बरस जा रहा है, तो इस काम को अपने हाथ में ले लीजिए। छोटे स्टेशंस वाले लोग हैं, राज्य हैं, वे भी आपको उसके लिए धन्यवाद देंगे।

सर, मैं दो रेलवे स्टेशंस पर मल्टी लेवल पार्किंग के लिए ...(**समय की घंटी**)... सुझाव देना चाहूंगा। एक तो देहरादून में लोगों को बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है, बहुत दिक्कत है। उतनी ही दिक्कत इस समय हमारे हरिद्वार रेलवे स्टेशन पर भी है। यदि यहां भी मल्टी लेवल पार्किंग के विषय में सोचा जा सके, तो मैं आपको धन्यवाद दूंगा।

सर, मैं बस 5-7 मिनट में अपनी बात खत्म कर लूंगा।

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ पी॰ जे॰ कुरियन): नहीं, दो-तीन मिनट। Shri Santosh Bagrodia has also come. He will also speak.

श्री हरीश रावत: जब संतोष बागड़ोदिया जी आ गए हैं तो मैं ज़रा और तेज़ी से अपनी गाड़ी चला लूंगा। ...(**व्यवधान**)... सर उसी तरीके से उत्तराखंड को रेलवे ओवर ब्रिजेज़ में उनमें हमें बहुत कम हिस्सा मिलता है। एकाध जगह पर बना हुआ है बाकी जगहों पर वे नहीं हैं। मैं उसमें सुझाव देना चाहूंगा। लच्छीवाला हलद्वानी रुद्रपुर, काशीपुर, वाजपुर, लालकुआ और मोतीचूर में ओवर ब्रिज की नितांत आवश्यकता है, उत्तराखंड से इन रेलवे ओवर ब्रिजेज़ को

बनाने के विषय में राज्य सरकार की तरफ से कुछ सुझाव भी आए हैं। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय रेलमंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि वह उनको कंसिडर करने का काम करें

सर, पर्वतीय क्षेत्रों के बड़े हिस्से में रेल नहीं हैं और मैं यह भी जानता हूं कि कितनी ही उदारता से लालू जी विचार करें, वहां उसे पहुंचते-पहुंचते बहुत समय लगेगा। इसलिए हमारा आग्रह है कि कम-से-कम रिजर्वेशन की सुविधा, वहां जितने टूरिस्ट डेस्टिनेशंस हैं, चाहे हिमाचल और दूसरे राज्यों के हों या उत्तराखंड के हों, वहां आप उनको रिजर्वेशन नेटवर्क के साथ जोड़ने के विषय में कृपा करें। आपने कुछ पर्यटक स्थलों पर यह सुविधा दी है। हम चाहते हैं कि सारे छोटे-बड़े पर्यटक स्थलों पर रिजर्वेशन की सुविधा, रिजर्वेशन नेटवर्क के साथ उनको जोड़ने की सुविधा आप प्रदान करने का काम करें।

सर, मैं माननीय रेल मंत्री जी को पहले भी बहुत धन्यवाद दे चुका हूं और मैं उन्हें फिर से धन्यवाद देना चाहूंगा कि इन्होंने देहरादून से कालसी तक के लिए एक नई रेल लाइन सर्वेक्षण के लिए स्वीकृत की है। मेरा आग्रह है कि उसको ज़रा कुछ फीट और आगे की तरफ बढ़ा दीजिए, उसको सइया तक बढ़ा दीजिए, तो वह थोड़ा-सा-पहाड़ों की जड़ तक पहुंच जाएगी। इसके साथ ही, सर, कुछ रेलवे लाइन्स की बात हमेशा, 1980 से तो मैं ही करता आया हूं और उससे पहले से भी लोग करते आए हैं। अंग्रेजों के जमाने में सर्वेक्षण हुआ था। उनमें से एक टनकपुर घाट-बागेश्वर रेलवे लाइन है। दूसरा ऋषिकेश-श्रीनगर-कर्णप्रयाग रेलवे लाइन है। ऋषिकेश-नागनी रेलवे लाइन, देहरादून, पौंटा साहेब तथा रामनगर, मोहान, चौखुंटिया ...(**समय की घंटी**)... इन नए रेलवे लाइन्स को बनाने का सुझाव मैं माननीय रेल मंत्री जी को देना चाहूंगा ताकि पर्वतीय क्षेत्रों के कुछ हिस्सों तक रेलवे पहुंच सके।

सर, हमको बड़ा अजीब-सा लगता है, जब हम लोगों के बीच में चर्चा करते हैं, हम कहते हैं कि जिसको आज हेरिटेज ट्रेन कहा जा रहा है, शिमला को जोड़ने वाली है, उधर दार्जिलिंग को जोड़ने वाली है, जो ट्रेन ऊटी पहुंची है। इन्हें अंग्रेज पहुंचा कर गए थे। वह अंग्रेज बना गए थे, लेकिन जब से हमारे हाथ में निजाम आया है, हम ने पर्वतीय क्षेत्र में एक इंच भी रेल नहीं पहुंचायी है। मैं भारत सरकार को धन्यवाद दूंगा कि नॉर्थ ईस्ट के बारे में कुछ विचार हुआ है, जम्मू-कश्मीर के भाई ने आप को धन्यवाद दिया है, मैं भी उससे जुड़ना चाहूंगा और आप को धन्यवाद देना चाहूंगा, लेकिन यह जो मध्य हिमालय का क्षेत्र है, उस में उत्तराखंड व हिमाचल सम्मिलित हैं। वह मानवता की धरोहर है और मैं माननीय रेल मंत्री जी श्री लालू प्रसाद जी से कहना चाहूंगा कि वह गंगा पुत्र हैं और हम गंगा के मायके के लोग हैं। हमारे उत्तराखंड के जिस एरिया की मैं वकालत कर रहा हूं, वह गंगा का मायका है। तो आप कम-से-कम अपने ननिहाल वालों की कुछ तो सेवा कर दें। मैं आप को धन्यवाद देना चाहूंगा कि आप ने विजन 2025 की बात कही है, लेकिन जब मैंने उसे पढ़ा तो मुझे लगा कि उस विजन में कहीं-न-कहीं हिमालय भी सम्मिलित होगा। महोदय, यह हिमालय अकेले हमारा हिमालय नहीं है, यह दुनिया का सबसे बड़ा वाटर रिजरवॉयर है। अब यदि किसी दिन हिमालय रूठ गया तो उसका परिणाम क्या होगा? महोदय, अभी हमारी बहन श्रीमती विप्लव ठाकुर ने कहा कि यह शांत क्षेत्र है। महोदय, हम से लोग कहते हैं कि जम्मू-कश्मीर में नई रेल लाइन बन रही है, नॉर्थ ईस्ट में बन रही हे, क्योंकि वह अशांत क्षेत्र है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ पी॰ जे॰ कुरियन): अब समाप्त कीजिए।

श्री हरीश रावत: महोदय, नेपाल से जो संकेत मिल रहे हैं, वे चिंताजनक हैं और इसलिए देश को ऐसा मानकर नहीं चलना चाहिए कि यह मध्य हिमालय का क्षेत्र शांत रहेगा। महोदय, वहां मानवता की अद्भुत धरोहरें हैं। वह जैविक विविधता की दृष्टि से सारे देश के लिए महत्वपूर्ण है, इसलिए मेरा माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि आप के पास सरप्लस है, आपने विजन 2025 की बात कही है, तो मेहरबानी कर के अब विजन 2025 में तो कम-से-कम उत्तराखंड के पर्वतीय क्षेत्र हैं, वहां रेल लाइन पहुंचाने का काम करें। महोदय, कभी-कभी लोग कहते हैं कि पर्वतीय क्षेत्र हैं, क्या हो सकता है? अरे भाई एडमंड हिलैरी राफटिंग करते हुए यदि ऋषिकेश से श्रीनगर पहुंच सकते हैं तो लालू प्रसाद जी ...(**व्यवधान**).....

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Rawatji, the reply has to be at 4:00 p.m.. There are five other speakers also. You have taken more than 20 minutes. (*Interruptions*) It is correct to say that the Congress Party has the time. I appreciate that point. But the reply has to be at 4:00 p.m.

SHRI HARISH RAWAT: Sir, I will finish it within one minute. महोदय, आज मैं इस बात पर इसलिए जोर दे रहा हूं क्योंकि चीन ने ल्हासा तक ट्रेन पहुंचा दी है। हमारे लोग मानसरोवर के दक्षिण क्षेत्र तकलाकोट में वाणिज्यिक दृष्टि से जाते हैं और वे आकर बताते हैं कि चीन ने ल्हासा तक ट्रेन पहुंचा दी है, इसलिए उत्तराखंड के पर्वतीय क्षेत्रों में रेल लाइन को आप कुछ इंच तो आगे बढ़ाने के विषय में हमें कुछ तो आश्वस्त कीजिए। मेरा आप से आग्रह है कि और कुछ नहीं तो विजन 2025 के दृष्टिकोण में एक हिमालयन रेलवे कंस्ट्रक्शन कॉर्पोरेशन बनाने की बात कीजिए। उस के लिए धन भारत सरकार के तथा कुछ अपने सरप्लस से डालने की कृपा कीजिए और हमारे यहां रेलवे सुविधा के प्रसार के बारे में विचार कीजिए।

महोदय, मैं एक बार फिर आप के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं और उम्मीद करता हूं कि वह अपनी गंगा मइया के मायके के लोगों के बारे में निश्चित रूप से ध्यान देंगे।

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ पी॰ जे॰ कुरियन): श्री कुमार दीपक दास।

SHRI KUMAR DEEPAK DAS (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget 2008-09. I thank the Railway Minister for presenting this Budget because it has brought some rays of hope with regard to development of North-Eastern parts of our country. I am sure that Laluji, Veluji and Patilji will take appropriate measures and give priority to some of the longstanding demands of the North East. Coming to the Railway Minister's speech Sir, I would like to refer to page 42. Here he says, "Additional funds to the tune of Rs. 1712 crores have been sought from the Ministry of Finance for national projects of Udhampur-Srinagar-Baramulla, Jiribam-Imphal road, Dimapur-Kohima, Azra-Byrnihat and Kumarghat-Agartala new line, Bogibeel rail-cum-road bridge and Lumding-Silchar-Jiribam, Rangia-Mukongselek gauge conversion". He also said, "I would like to express my gratitude to the hon. Prime Minister for deciding the funding of National Projects in the North-Eastern Region through 25 per cent funds from Railways Gross Budgetary Support and balance 75 per cent as an additionality. It is also proposed to create a non-lapsable Northeast Rail Development Fund". We must be thankful to the hon. Railway Minister and the hon. Prime Minister of India. During the reply I would like him to clarify whether the General Budget, 2008 presented recently has made any provision for the same and whether the same was taken into consideration with the Finance Department before presenting the General Budget. These are the small points on which I would like to be clarified during the reply of the hon. Minister.

Sir, on various occasions, I, on behalf of the people of Assam, as well as Asom Gana Parishad, appealed and demanded to improve the facilities and amenities in Railways services in the North East Region. It is a matter of great concern that the capitals of all the States in the North East Region have not been connected by the railway line. On the other hand, in Assam, the Mongaldai district is yet to be connected by the railway line. It is a very sorry state of affairs that the Railway Department has taken several projects for development of Railways excluding the North East Region. The people of the North East Region always have a feeling that the Centre always neglects the people of the North East Region. Recently, the Railway department has declared a list of railway stations which will be converted into world-class railway stations. But, Sir, not a single railway station of the North East Region has been included in this list.

In case of electrification of lines, we are having the same state of affairs. Sir, in the North Eastern States, electrification has not been done even on a single line so far. I, therefore, urge upon the Railway Minister to please take schemes for electrification of railway lines in the North East Region, including Assam and please include any railway station of Assam in the list of railway stations which have to be converted into world-class railway stations

Sir, let us now take the case of double BG line facilities in Assam. There is no double BG line in Assam. I want to point out that it needs small funds, a very meagre amount in comparison with construction of a new railway line. Already there are some MG lines which are now in an abandoned state. These lines just need conversion into BG line. I, therefore, demand immediate conversion of those abandoned MG lines to BG lines in Assam.

Sir, since a long time, people of my State have been demanding introduction of some new railway lines which include the railway line from Jogigopa to Guwahati via Abhyapuri-Barpeta Town-Sarthbari-Daulsal-Hajo-Swalkuchi. It is pertinent to mention here that the names of places which I have mentioned here have historical importance and are tourist places. The proposal of a new railway line can be taken up as extension of newly-constructed Mainaguri-Jogigopa line which is under consideration. So, Sir, I would like to request the hon. Minister of Railways to take up the railway line from Jogigopa to Guwahati via Abhyapuri-Barpet Town-Sarthebari-Daulasal-Hajo-Swalkuchi. I hope that the survey of this new line will be taken up forthwith. Only a few North-bound and South-bound trains are running through Assam. We need more new trains. No Shatabdi Express has been introduced in the North-East Region so far. I, therefore, request the hon. Minister to introduce Shatabdi Express in the North-East Region connecting various metro cities of the country.

On the other hand, there are some sub-division headquarters, historically important places, and tourist places in my State where there is no stoppage of express train. For example, Bijni Railway Station is an important town in Assam and is a sub-division headquarters. But not a single South-bound or North-bound express train has any stoppage at Bijni. People of the locality are demanding the stoppage of express train for a long time of 20 years. The Railway Authority is not taking any interest in it. I personally wrote several letters to the concerned authority, but without any result. I would request the hon. Railway Minister in this august House to look into these demands sympathetically.

We are thankful to the Railway Minister for introducing the Puri Express connecting Assam and Orissa in the last year. The local people of Assam are demanding that the Puri Express should be named as the Srimanta Shankardev Express and that there should be stoppage of Puri Express at Barpeta Road town and Bijni station. I hope the hon. Minister will look into this demand and the Puri Express will be declared as the Srimanta Shankardev Express.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Das, please conclude.

SHRI KUMAR DEEPAK DAS: Sir, with these words, I conclude my speech. Thank you, Sir.

SHRI SANTOSH BAGRODIA (Rajasthan): Thank you, Sir.

मैं समझता हूं कि हमारे रेल मंत्री जी ने पिछले चार बरस में जो एक के बाद एक अच्छे बजट पेश किए हैं, उनके लिए वे बहुत ज्यादा बधाई के पात्र हैं। लेकिन, उसके बाद भी जब मैं देखता हूं कि हमारे कुछ साथी यहां पर उनके बजट में नुक्ताचीनी करने की चेष्ठा करते हैं, तो मुझे यह लगता है कि हमारी यह आदत बन गई है कि अच्छी चीज को भी हम अच्छी नहीं कहना चाहते, उसमें राजनीति डालना चाहते हैं।

कल मैं जब यहां बैठा था तो श्री दिग्विजय सिंह जी बोल रहे थे कि यह 25,000 करोड़ रुपए असत्य हैं, इसमें 6,000 करोड़ रुपए हैं। कम से कम उन्होंने यह तो कहा है कि इसमें मुनाफा है, नहीं तो वे यह भी बोल सकते थे कि 25,000 करोड़ रुपए का नुकसान है। पुराने रेलवे मंत्री हैं, उनको अंदर की बातों का मालूम था, वे यह भी बोल रहे थे। फिर उन्[illegible] यह श्री कि आप मुनाफा शब्द मत यूज़ करिए। अब आप शब्द कुछ भी यूज़ करिए–सरप्लस यूज़

करिए, प्रॉफिट यूज़ करिए, वास्तविक बात यह है कि पहले से रेलवे की व्यवस्था अच्छी, ऐफिशिएंट, हमारे लोगों के लिए सस्ती और लाभप्रद हुई है कि नहीं। अगर हुई है तो यह बहुत अच्छी बात है और इस बात के लिए मैं नहीं समझता कि हमारे इन साथियों से हमें किसी सर्टिफिकेट की आवश्यकता है। सारा हिन्दुस्तान इस बात को जानता है, हर गरीब आदमी इस बात को जानता है। इस तरह की बात हमारे रेलवे मंत्री जी ने की है।

जब ये vision-25 की बात करते हैं, तो मुझे और भी खुशी होती है। लोग पांच बरस की बात करते हैं, कोई दो बरस की बात करता है, इन्होंने vision-25 की बात की है। इतनी हिम्मत की है कि 2025 तक रेलवे कहां तक जानी चाहिए, मैं उसके लिए भी इनको बधाई देना चाहता हूं।

अब मैं कुछ बातें हमारे राजस्थान और खासकर के भीलवाड़ा के बारे में बोलना चाहता हूं। हमारे मंत्री जी गत वर्ष अजमेर आए थे, उन्होंने बहुत सी बातें वहां पर कहीं, लेकिन मुझे लगता है कि अनफारच्युनेटली वहां से आने के बाद वे सारी बातें भूल गए। मैं याद दिलाना चाहता हूं कि यह जो रेलवे टाइम टेबल कमिटी की मीटिंग 2008 में, इसी साल, हुई थी मैं जो यह रेलवे की बातें बता रहा हूं, उसमें इन सबको डिक्लेअर किया था कि हां, इनको नोट डाउन करना है, लेकिन रेलवे बजट में वे नहीं आईं। मेरा अनुरोध है कि मैं जो-जो लाइन बता रहा हूं, इनके बारे में फिर से विचार करें और अगर वह रेल बजट में नहीं लाए हैं तो उसे बाद में लाएं। इनके बारे में कुछ विचार किया जाए और अगर यह include हो जाए तो बड़ी मेहरबानी होगी।

Firstly, train between Ajmer-Indore via Ratlam-Nagda. Secondly, diversion of 2965 and 2966 JP-Udaipur Express via Ajmer instead of Kota. Thirdly, proposal of daily train for Delhi-Udaipur via Ajmer-Reengus-Rewari.

यह हफ्ते में तीन दिन के लिए आपने दिया है, इसमें बहुत भीड़ होती है। कृपा करके इनको आप रोज के लिए कर दें तो बड़ी मेहरबानी होगी।

Fourthly, extension of 2991 Udaipur-Ajmer Express up to Jaipur. Fifthly, providing train for Ajmer-Chennai via Ratlam-Bhopal. Sixthly, providing train for Ajmer-Hyderabad via Ratlam-Bhopal. Lastly, daily running of 2996 and 2995 Ajmer-Bandra Terminal instead of thrice a week.

यह तीन दिन पहले से ही चल रही है, इनको अगर रोज कर दें तो बड़ी मेहरबानी होगी।

भीलवाड़ा एक ऐसी जगह है, जिसको सेकण्ड मुंबई कहा जाता है। हिन्दुस्तान का 60 प्रतिशत सूट का कपड़ा भीलवाड़ा में बनता है। जहां इतना बड़ा टेक्सटाइल का काम हो रहा है, अगर उस जगह रेल की व्यवस्था में कमजोरी होगी तो इससे रेल का भी नुकसान होगा और उस क्षेत्र का भी नुकसान होगा। इसको आप दिखा लें, ठीक से और रिपोर्ट बना लें, कम से कम जो व्यवस्था वहां पहले थी, वह व्यवस्था भी चालू कर दें, क्योंकि यह conversion होने के बाद बहुत सी चीजें ऐसी हुई हैं कि कोई रेल वहां रुकती नहीं है, कोई रेल जाती नहीं है। भीलवाड़ा का कनेक्शन मुंबई, दिल्ली वगैरह से जरा ज्यादा कर दें तो बड़ी मेहरबानी होगी। मैं मंत्री जी से एक बात यह बोलना चाहता हूं, जब दो मंत्री एक साथ बात कर रहे हों तो मेरा बोलना उचित नहीं होगा, कोई बात नहीं है, कि हमारे सिर के नीचे, हमारे नाक के नीचे इस पार्लियामेंट में खाने की व्यवस्था अच्छी कर दें। रोज मैं एनेक्सी में जाता हूं तो देखता हूं कि वहां खाना एकदम खाली प्लेट में इधर से उधर घूमता रहता है, यह बहुत unhygienic है। कंम्यूटर की एक कहावत है garbage in, garbage out. अगर raw material खराब होगा तो खाना भी खराब बनेगा। कम से कम यहां एक सैम्पल का अच्छा खाना बनवाइए, जिससे एम.पी. लोग यह समझ सके कि रेलवे अच्छा खाना बना सकता है। वह अच्छा बनेगा तो हम सब लोग आपकी और भी बड़ाई करेंगे, नहीं तो हम लोगों को लगता है कि अगर यहां खाना खराब है तो रेलवे में कैसे अच्छा होगा।

Sir, I will only take one or two seconds.

रेलवे स्टेशन की सफाई की बात सबने कही है। मेरा कहना यह है कि आप एक क्लीनर हर बाथ रुम के साथ परमानेंट एटैच कर दें, एक भी आदमी उसको यूज करे तो तुरंत उसकी सफाई हो और उसके बाद दूसरा आदमी उसमें जाए। इस प्रकार यह झगड़ा खत्म हो जाएगा। मैं ज्यादा समय नहीं लेना चाहता, क्योंकि मुझे तो यह कहा गया था कि केवल

भीलवाड़ा की बात बोलना है, लेकिन आपकी बड़ाई किए बिना अगर मैं चुप बैठ जाऊंगा तो मुझे लगेगा कि मैंने आपके साथ और रेल बजट के साथ ज्यादती की है। मैं आपको फिर से बहुत-बहुत बधाई देता हूं। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you. Now, Ms. Pramila Bohidar. not here. Shri Abdul Wahab.

SHRI ABDUL WAHAB PEEVEE (Kerala): Sir, I thank you for giving me an opportunity to participate in this discussion. I, on behalf of my party, IUML, rise to support the Railway Budget 2008-09.

Sir, the Railway Budget presented by the hon. Minister is testimony to the dynamism Shri Laluji has imparted to his portfolio. The record profits posted is a tribute to the forward-looking policies he has ushered in. Permit me to congratule the hon. Minister on keeping up the excellent work. Container Business Missi n 100 MT, New Wagon Investment scheme, door-to-door logistics services and dedicated freight corridor initiatives are industry-friendly steps. Increasing Public-Private Partnerships in the areas of ports, loco and coach factories, container depots and trains, multi-modal logistics parks, rolling stock production units and facilities at metro stations are all witness to fresh thinking in terms of policy. The decision to issue tickets through mobiles is a marriage of convenience with much needed transparency that will benefit commoners. Provision for modular toilets and on-board cleaning in trains are hygienic measures.

But I must confess to a sense of dismay that the aspirations of the people of Kerala, especially of Malabar, have not been adequately met. My home State has been let down in the case of projects and their allocations. I welcome the announcement of the Kanjikkode Coach Factory. Although the Chief Minister had personally met the Prime Minister in this connection, no allocation has been made for it. For a venture of such magnitude, funds have to be allocated and released immediately. The electrification of Shoranur-Mangalore sector has to be taken up expeditiously.

The proposed Nilambur-Najangode railway line will connect the backward districts of Mallappuram and Wayanad, the worst his Districts in Kerala by farm distress with the national network, and put it on the rail map of India. Farm and agriculture produce from these regions, in the light of the mega Foods Processing Parks being envisaged, can be moved more cheaply. The Ministry had estimated a cost of Rs. 500 crores for the broad gauge project after a survey was conducted. The 225-kilometre rail line, on implementation, will reduce the travel time, and also the distance between Mangalore and Kochi by 120 kms. from the present rail route via Coimbatore and Salem in Tamil Nadu. It can also act as a feeder route to Konkan Railway from this hinterland. Rail tourism would benefit from travel through this scenic locale, home to the famous Bandipur, Mudumalai and Muthanga sanctuaries. Recreational facilities abound for professionals seeking respite from high-pressure considering that this falls on the route of the major IT hubs of Bangalore and Kochi. Further, it will render access, from remote areas of the two backward States, in Kerala, to Karipur international Airport. The proposed survey of Angadippuram-Kozhikode line could also be done along with this. The people of the three Southern States of Kerala, Karnataka and Tamil Nadu were sure that the popular demand and political effort would see the project being given the green signal. But to the considerable dismay of all concerned, I am sorry to say, the Railways continue to neglect these backward areas. I am sure that the visionary in Laluji will grasp the burgeoning potential of this line and breath life into this long cherished project of the people of these three Southern Indian States.

I thank the hon. Minister for announcing a Shoranur-Nilambur passenger train in the Budget. At present, five pair trains are running between Shoranur-Nilambur. The one allotted in the Budget should be the sixth one, i.e. 17-30 starting from Nilambur and 17-30 starting from Shoranur. The present all trains should be regularised and put in the timetable. It is proved that all the present trains are economically viable.

I once again thank the hon. Minister for considering HIV +ve people, students and senior citizens in the Railway Budget.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you, Mr. Abdul Wahab Peevee, for finishing it in time. Good. Mr. Pany, you have five minutes.

श्री रूद्रनारायण पाणि (उड़ीसा): उपसभाध्यक्ष महोदय, ऐसा नहीं है कि बोलने के लिए आज मैं आखिरी समय तक बैठा हूं। तीन साल छः महीने से ऊपर अनुभव होने के बावजूद भी मैं सदन में सुबह से शाम तक बैठा रहता हूं। ...(**व्यवधान**)...

प्रो. राम देव भंडारी (बिहार): आप बैठे कहां रहते हैं? आप तो हमेशा well में चले जाते हैं दौड़ते-दौड़ते!

श्री रूद्रनारायण पाणि: कम से कम संसदीय लोकतंत्र में ...(**व्यवधान**)...

प्रो. राम देव भंडारी: सर, ये बैठते कहां है? बैठें तो सदन का कल्याण हो जाए!

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please listen to me, Mr. Pany, ...(*Interruptions*)...

सुनिए, सुनिए... आप सुनिए। आपकी पार्टी का टाइम पहले ही खत्म हो चुका है, आपका नाम मैंने बुलाया on a special request. You made a special request. It is on that basis. So, please don't say that you have to wait.

श्री रूद्रनारायण पाणि: महोदय, मैंने विशेष अनुरोध किया था, लेकिन बाद में मेरे विशेष अनुरोध के कारण रेल बजट पर काफी सदस्यों को बोलने का मौका मिल गया। महोदय, रेलवे एक ऐसा प्रसंग है और साथ ही साथ संयोग से पिछले पांच साल से...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, no; you speak on the Railway Budget Don't waste your time. You have got only five minutes.

श्री रूद्रनारायण पाणि: पिछले पांच साल से ...(**व्यवधान**)...

प्रो. राम देव भंडारी: सर, वे ट्रैक पर चलने वाले नहीं हैं। वे ट्रैक से बाहर निकलकर चलते हैं।

श्री रूद्रनारायण पाणि: इस प्रकार के मंत्री रेल मंत्रालय के मुखिया हैं। पिछले पांच साल में सभी सदस्य रेलवे पर बोलने के लिए आग्रह करते हैं। उनको मौका भी मिल जाता है, वे बोलते हैं और पटरी से उतरकर भी बोलते हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You speak on the subject. Why do you waste your time saying all these things? You speak on the demands for your area. Don't waste time saying all these things. You have only five minutes.

श्री रूद्रनारायण पाणि: महोदय, माननीय रेल मंत्री की पार्टी का नाम राष्ट्रीय जनता दल है। मैं पिछले तीन दिन से सभी वक्ताओं को, नेताओं को सुन रहा हूं। सबका यह आग्रह है कि लालू जी राष्ट्रीय नेता बनें किन्तु उनका बजट पटना केन्द्रित हो गया है और काफी सारी ट्रेन्स वहां की हो गयी हैं। ऐसा लगता है कि वे शायद बिहार जनता दल तक ही सीमित होना चाहते हैं। उनको राष्ट्रीय जनता दल का नेता, राष्ट्रीय स्तर का नेता बनना चाहिए।

प्रो. राम देव भंडारी: वे अंतर्राष्ट्रीय स्तर के नेता हैं। आप राष्ट्रीय स्तर की बात क्यों कर रहे हैं?

श्री रूद्रनारायण पाणि: वे सही मायने में राष्ट्रीय स्तर के नेता बनें। अगर बिहार जनता दल होगा तो उसको बीजेडी कहा जाएगा। मैं एक गरीब राज्य उड़ीसा से आता हूं, जहां पर मुख्य मंत्री की पार्टी का नाम है - बीजेडी - यानी बीजू जनता दल। अगर आप बीजेडी, बीजेडी व्यापार में रहना चाहते हैं। तो एक गरीब राज्य, जो दुर्भाग्य से नक्सलवाद से प्रभावित है, दुर्भाग्य से जिस राज्य के 48 प्रतिशत लोग गरीबी रेखा से नीचे रहते हैं। केबीके जो है, कोरापुट-बोलांगीर-कालाहांडी एक ऐसा क्षेत्र है, जहां पर ज्यादा आदिवासी रहते हैं। वहां पर 84 प्रतिशत से ज्यादा लोग बिलो पॉवर्टी लाइन के हैं। उस गरीब राज्य के प्रति भी आपको न्याय करना चाहिए। महोदय, भुवनेश्वर-संभलपुर सिटी-राउरकेला-बोकारो स्टील सिटी होकर एक राजधानी एक्सप्रेस नियमित चलाए जाने के लिए मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को अनुरोध करता हूं। विशाखापट्टनम-अमृतसर, 8507-हीराकुड एक्सप्रेस को सात दिन चलाए जाने का भी मैं अनुरोध करता हूं। इसके अलावा तालचेर-अनुगुल से हावड़ा तक एक ट्रेन चलाए जाने का मैं अनुरोध करता हूं। तालचर-बिमलगढ़ तथा अनुगुल-सुकिंदा रेल लाइन को ज्यादा पैसा दिए जाने के लिए मैं मांग करता हूं। खोरदा-बोलांगीर एक रूट है, जो कि आपके आदिवासी और ग्रामीण क्षेत्र में जाता है, उसके लिए ज्यादा पैसा दिए जाने के लिए मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को अनुरोध करता हूं। महोदय, 25 हजार करोड़ रुपए के मुनाफे की बात कही जा रही है। जहां तक रेलवे विश्लेषकों का मत है और जिस प्रकार से हमारे लालू जी pro-poor लीडर हैं, जितनी भी मांग लोगों के द्वारा की जाती है, सभी मांगों को उन्हें पूरा करना चाहिए। राष्ट्रीय नेता होने के लिए देश के गरीब जितनी भी मांग करते हैं, विशेषकर सभी संसद सदस्य, सभी पार्टियों के नेता जो भी मांग करते हैं, सभी मांगों को पूरा किया जाना चाहिए। अगर लालू जी सफल मैनेजर हैं तो उसके बाद भी वे रेलवे को मुनाफा दे सकते हैं। पिछले तीन दिन से इस पर जो बहस हो रही है, उसमें हमारे वामपंथी साथी, जो सरकार को बाहर से सपोर्ट कर रहे हैं, उनका किस प्रकार का इनसाइड आपोज़िशन हुआ, इस बजट की बहस के दौरान मैंने देखा और सुना है।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Now you conclude.

श्री रूद्रनारायण पाणि: महोदय, प्राइवेटाइजेशन के बारे में हमारे वामपंथी साथी जिस प्रकार के विश्लेषण करते हैं - लालू जी का बजट प्रो-प्राइवेटाइज़ नहीं किया जाना चाहिए, रेलवे को प्राइवेट नहीं किया जाना चाहिए। जिस प्रकार से हमारे वामपंथी साथी ..**(व्यवधान)**..

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Okay.

श्री रूद्रनारायण पाणि: उसके प्रति माननीय रेल मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए। महोदय, पीपीपी का अर्थ यह नहीं होना चाहिए - पार्ट-पार्ट प्राइवेटाइज़ेशन। ..**(व्यवधान)**..

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Please. That is enough.

श्री रूद्रनारायण पाणि: लालू जी उस प्रकार के महान नेता हैं जो कहते हैं कि जब तक वे रेलवे में रहेंगे, रेलवे को प्राइवेट नहीं करेंगे। ..**(व्यवधान)**..

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Please take your seat. Shri B.L. Kanchhal.

श्री रूद्रनारायण पाणि: हम तो चाहते हैं कि रेलवे मंत्रालय से..**(व्यवधान)**..

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ पी॰ जे॰ कुरियन): पाणि जी, आप बैठिए। कंछल जी, आप शुरू करिए।

श्री रूद्रनारायण पाणि: महोदय, लखनऊ स्टेशन के विकास का कहा गया। उसका मैं समर्थन करता हूं और मैं चाहता हूं कि लखनऊ और पटना - हम लोग आज के ज़माने में राजनीति के कारण..**(व्यवधान)**..

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ पी॰ जे॰ कुरियन): बस हो गया। ..**(व्यवधान)**.. **पाणि साहब, आप बैठिए।** Please take your seat.

श्री रूद्रनारायण पाणि: कौन किसके साथ हैं, हम जानते हैं। हम भी आंदोलन से आए हैं। जिस आंदोलन से लालू प्रसाद जी नेता बने।

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ पी॰ जे॰ कुरियन): अच्छा ठीक है। ..(**व्यवधान**).. Now, only Shri B.L. Kanchhal's speech will go on record. *(Interruptions)*.. अभी रिकॉर्ड में नहीं जा रहा है। ..(**व्यवधान**).. He will not go on record. *(Interruptions)*... Mr. Kanchhal, please start. *(Interruptions)*... It is not going on record. *(Interruptions)*... Mr. Pany's speech will not go on record. *(Interruptions)*...

श्री रूद्रनारायण पाणि: *

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Mr. Pany, don't take extra advantage of this concession. Don't do that. पाणि साहब आप क्या करते हैं?

श्री बनवारी लाल कंछल (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महादेय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं इस रेल बजट पर श्री लालू प्रसाद जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूं, इसलिए कि इन्होंने बहुत ही सुंदर बजट प्रस्तुत किया है। मैं एक पुस्तक लेखन के संदर्भ में पूरे देश की यात्रा कर रहा हूं और मैं जहां-जहां जिस स्टेशन पर भी जा रहा हूं, वहां पर काम होता दिखायी दे रहा है। इससे लगता है कि हमारे लालू प्रसाद जी ने एक सुयोग्य उद्योगपति के तरीके से बजट पेश किया है और निरन्तर रेलवे में सुधार हो रहा है, इसलिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूं। मैं कुछ प्वाइंट्स रखना चाहता हूं। सबसे पहले लखनऊ एक महानगर है और उत्तर प्रदेश की राजधानी है। यहां से एक ही राजधानी ट्रेन चल रही है, जो असम जाती है, बाकी अधिकांश राजधानी ट्रेन्स कानपुर होकर जाती हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि कुछ राजधानी ट्रेनें लखनऊ होकर भी दे दी जाये और एक लखनऊ से मुम्बई के लिए नई राजधानी ट्रेन चलायी जाये, क्योंकि वहां पर ट्रेफिक बहुत ज्यादा है। दूसरा, लखनऊ महानगर का जो स्टेशन है, उस पर बहुत दबाव है, इसलिए आलम नगर और गोमती नगर दो स्टेशनों को डेवलेप किया जाये और वहां से भी नयी ट्रेनें चलाने की व्यवस्था की जाये। तीसरा सुझाव यह है कि मेरी जानकारी में आया है कि स्टेशनों पर जो छोटे-छोटे वेंडर्स हैं, जो छोटे-छोटे दुकादनदार हैं, उनको हटाकर कारपोरेट घरानों को ठेका देने की योजना लागू की जाने वाली है, यदि ऐसा है, तो लाखों छोटे-छोटे दुकानदार, लालू जी जिनकी आप रहनुमाई करते हैं, वे बेरोजगार हो जायेंगे। मेरा आपसे अनुरोध है कि आप उनको हटाने की व्यवस्था न करें और कारपोरेट घरानों को लाने की व्यवस्था न करें।

बद्रीनाथ उत्तराखंड में, पंचमढ़ी मध्य प्रदेश में, गंगोत्री उत्तराखंड जैसे धार्मिक व पर्यटक स्थलों पर रेलवे लाइन न होने से देशी-विदेशी पर्यटकों को काफी कठिनाई होती है। अत: इन स्थानों पर भी रेलवे लाइन बनाने की व्यवस्था की जाये।

पिथौरागढ़ जहां से चीन व नेपाल की सीमा प्रारम्भ होती हे, वहां तक यात्रियों को पहुंचाने के लिए टनकपुर से पिथौरागढ़ तक ट्रेन सेवा बढ़ाई जाये।

पर्यटक स्थल जैसे आन्ध्र प्रदेश का हिन्दूपुर, मध्य प्रदेश का पिपरिया, उत्तर प्रदेश का अयोध्या, चित्रकूट आदि ऐसे सभी पर्यटक स्थलों के स्टेशनों की हालत ठीक नहीं है, उनके नवीनीकरण कराने की व्यवस्था की जाये, उन्हें सुंदर और आकर्षक बनाया जाये। इनके प्रतीक्षालयों को साफ-सुथरा बनाया जाये और खुले स्टेशनों पर छाजन लगाने की व्यवस्था की जाये।

दिल्ली, कोलकाता, मुम्बई, अहमदाबाद जैसे बड़े स्टेशनों पर जहां प्रिपेड टैक्सी की व्यवस्था नहीं है, वहां पर यह सुविधा तत्काल स्थापित की जाये। माननीय मंत्री जी हम लोग लखनऊ से आते हैं और दिल्ली उतरते हैं, प्रिपेड टैक्सी व्यवस्था नहीं होने के कारण से टैक्सी वालों ने दिल्ली स्टेशन पर लूट मचा रखी है। हम आपका ध्यान आकर्षित करना चाहते हैं कि ऐसे बड़े स्टेशनों पर प्रिपेड टैक्सी व्यवस्था दोनों तरफ लागू करवायी जाये। कुलियों की मनमानी पर लगाम लगायी जाये। जो साधारण डिब्बे हैं, वहां पुलिस वाले ताला लगा देते हैं और यात्रियों से प्रति यात्री 50 रुपये, सौ रुपये लेकर साधारण डिब्बों में घुसने देते हैं, ऐसे पुलिसकर्मियों को सस्पेंड किया जाये, इसको बंद किया जाये, उनकी वसूली की व्यवस्था बंद करवायी जाये।

सर, अभी आपने चार अंतर्राष्ट्रीय स्टेशन घोषित किये हैं, इसके लिए मैं आपको बधाई देना चाहता हूं। परन्तु लालू जी, आप उत्तर प्रदेश को भूल गये हैं। कानपुर और लखनऊ इन दो स्टेशनों को भी अंतर्राष्ट्रीय स्टेशन घोषित किया जाये, क्योंकि ये दोनों मेट्रो स्टेशन बनने जा रहे हैं, बनने की प्रक्रिया में हैं। प्लेट फार्मों पर लेडीज़ टॉयलेट्स नहीं हैं, लेडीज़ को

*Not recorded.

बड़ी दिक्कत होती है। लालू जी, मैं चाहता हूं कि लेडीज़ टॉयलेट्स जरूर बनवाये जायें। रेलवे में इतना सुधार होने के बावजूद भी ट्रेनें लेट चल रही हैं, यह हमारे लिए तथा देश के लिए बड़ा दुर्भाग्यपूर्ण है। कृपया इन ट्रेनों को राइट टाइम पर चलाने की व्यवस्था की जाये।

गोंडा से बढ़नी, शोहरतगढ़ होते हुए, क्योंकि वह मेरा नेटिव प्लेस है, मैं उधर का ही रहने वाला हूं, गोरखपुर तक ब्राड गेज रेलवे लाइन बनायी जाये। इसकी आपने पहले भी घोषणा की थी। आप इसको तत्काल लागू करवा दीजिए। मैंने इतने छोटे-छोटे सुझाव दिये हैं। मुझे आशा है कि आप यह जरूर करेंगे और जब आप भाषण देंगे, तो लखनऊ, कानपुर स्टेशन को जरूर अंतर्राष्ट्रीय स्टेशन घोषित करने की कृपा करेंगे। धन्यवाद।

SHRI MOINUL HASSAN (West Bengal): Sir, at the outset, in response to what Shri Pani has said, I would like to say that we, the Leftists, particularly, my party, CPI(M), are not opposing the Railway Budget. We do firmly believe that there are many positive steps in the Railway Budget, which we have discussed here. This is my firm opinion in response to Shri Pani. I know that we have some reservations so far as the Railway Budget is concerned, and the earlier speakers from this side, have already spoken about them. The Railway Budget discussion is a time when we get a chance to talk about the demands of our Constituencies and States. So, I would like to mention about some demands of my State. We have already met the hon. Railway Minister and handed him over some demands, popular demands, of the people of West Bengal. But what is the basis of our demand? West Bengal is now such a State where, alongwith the other States like Karnataka and Gujarat, industrialisation is coming up in a big way. In this perspective, the Railway infrastructure should match with the growing requirements. So, our demand is that the Government must take positive steps in this regard. Our demands include freight corridor in West Bengal, expansion of metro rail and the expeditious working of metro rail in Kolkata. We also demand that a super fast train, on the lines of Shatabdi, should be introduced from NJP to Sealdah. We also demand that the Express train from Kolkata to Lal Bagh, which is a tourist spot, is very important. More than 15 lakhs of people visit this particular area in a year. And, the hon. Railway Minister announced this scheme in a meeting at Krishna Nagar. This train, of course, is functional, but it is there only one day in a week. I demand that the train should run on all the seven days in a week. Otherwise, the long pending demand of a particular area will remain unfulfilled. Sir, I also associate with Shri Harish Rawat, who has said that there should be more connections between Kolkata and Dehra Dun and between Kolkata and Haridwar. The number of trains should be more.

I would particularly like to mention about a few issues more. One is that I see from the Report of the Ministry of Railways that there are a lot of vacant posts in different sectors. These should be filled up in the interests of the unemployed youth of our country. Secondly, the Railway is a traditional and a prestigious institution of our country. It would be a disheartening thing if we privatise different sectors under different names. The third aspect which I would mention now is very much in favour of the Railways. Day before yesterday, I travelled to a particular place in West Bengal. And, I happened to pass by a station which was named Kolkata station. I was astonished to see that this station looked more like an airport. I am happy that when the Railways could come up to this level in respect of this station, the same thing should be done in respect of all the stations in the country.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Now, Ms. Pramila Bohidar. You have got four minutes.

MS. PRAMILA BOHIDAR (Orissa): Sir, I would like to thank the hon. Railway Minister for having taken the step to grant free monthly tickets to girl students up to graduation level.

Sir, the hon. Railway Minister has also taken a very welcome step to grant 50 per cent concession for railway travel to senior women citizens. Sir, I also express happiness for extending a train from Sambalpur to Banaras *via* Rourkela and Ranchi. But, this is only a half-hearted step. I had riased the demand for a direct train from Titlagarh or Sambalpur to Allahabad during the course of my speech in the last so many Railway Budgets. But, this has not been done. If this train is introduced, a lot of passengers of western Orissa, Chhattisgarh and Madhya Pradesh will be benefited.

Sir, I would like to draw the special attention of the Railway Minister to the different developmental grants given to Orissa, which are not sufficient. As Orissa is giving maximum revenue from valuable iron ore and mines, it is but natural for us to expect developmental work of railway system in interiors of Orissa. There is lack of railway link inside the adivasi areas and the newly developed industrial belt. These areas are to be well-connected with capital Bhubaneswar; otherwise, it will be very difficult to control immediately frequent naxalite attacks.

Sir, the Orissa Government has presented demands for setting up of various projects, like wagon-making, electrical equipment making, factories at Bondamunda near Rourkela and Manchansuer near Bhubaneswar. But, these proposals have not been included in the Railway Budget. It is regrettable that these demands have not been fulfilled. Sir, our Chief Minister had raised a demand of Rs. 1,330 crores, but the Budget has allocated only Rs. 972 crores. Out of the above allocation, the major portion is meant for electrification and doubling of inter-State railway lines. Sir, very less importance has been given to completion of on-going projects or construction of new railway lines. I would like to draw your attention to the fact that some of the railway projects, though sanctioned between 1993 and 1998, have not been completed till date for want of proper allocation of funds. These projects are mostly in tribal and naxalite areas. These areas have been neglected in this Budget. These on-going projects are: Daitari-Banspani; Lanjigarh-Junagarh; Khurda Road-Bolangir; Haridaspur-Paradeep; Angul-Dubri-Sukinda; Talcher-Bimalagarh; and Rupsa-Bangiriposi.

Sir, only some negligible amount of Rs. 32.4 crores and Rs. 35 crores have been provided to Khurda Road-Bolangir and Lanjigarh-Junagarh railway lines respectively, which will still remain incomplete. I request the Railway Minister that these projects should be completed early. Sir, the State Government has already submitted some proposals for incorporation in the current Budget, but it is regrettable that not a single project has been incorporated in this Budget. Sir, I would also request the hon. Railway Minister to provide railway link to the naxalite affected areas, like Jaypore, Malkangiri, Naupada, Gunupur, Kandhamal, which are neglected for decades. Sir, I impress upon the hon. Railway Minister to consider the above-mentioned proposals in greater interest of Orissa.

Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, Mr. Poojary. You can take five minutes.

SHRI JANARDHANA POOJARY (Karnataka): Sir, the country has seen the best Budget so far presented by hon. Railway Minister, Lalu Prasad Yadavji, for which I thank him. In the meantime, Shri Lalu Prasadji has visited our State immediately after the widespread agitation and the protest against him and the Railway Ministry. Sir, the agitation was regarding the Group 'D' posts. Sir, you know that Group 'D' posts mean Peons' posts. These posts carry a salary between Rs. 2,500 and Rs. 3,000. It was alleged by some of the people in Karnataka

4.00 P.M.

that no advertisement was given in the local papers, the advertisements were given only in Bihar, and the candidates who were to appear for this examination were carried free of cost. It has also been said that discrimination has been made. Then, some organisations....

श्री लालू प्रसाद: महोदय, इसे आप प्रोसीडिंग से निकलवाइए। इनको सही जानकारी नहीं है और यह उसी राह पर जा रहे हैं, जहां राज ठाकरे जा रहे हैं। जिस सूचना की यह बात कर रहे हैं, वहां के कमीशन से जो भी विज्ञापन होता है, वह सारे अखबारों में होता है, न कि केवल बिहार में होता है। Sir, This is too much. यह देश इस तरह से नहीं चल सकता है।

SHRI JANARDHANA POOJARY: What I have stated is what has happened in Karnataka. I am simply presenting the case. When Laluji came there, he was not allowed and he was gheraoed.

SHRI LALU PRASAD: I was not gheraoed.

SHRI JANARDHANA POOJARY: I must thank the people of Karnataka for not gheraoing him. But, it appeared in all the newspapers.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please speak on the subject. Speak on the Railway Budget.

SHRI JANARDHANA POOJARY: Sir, it is a very serious matter. *(Interruptions)*

[MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.]

Then, Sir, if Laluji had contacted me from Patna saying that he had not passed any remarks- and I contradicted it also—"Poojaryji, you do one thing; you participate in the Railway Budget Discussion and I will give you a favourable reply about that"....

SHRI LALU PRASAD: No.

SHRI JANARDHANA POOJARY: If you say that you have not given it, it is all right. Then, it appeared in all the newspapers. All these things have appeared in the newspapers. Afterwards, I put one Unstarred Question to the Ministry and it denied all those facts. It said in the answer that everything was all right.

As you know, Sir, the post carries only a meagre salary of Rs. 2000-3000. If the people from other States—whether Bihar or Tamil Nadu or Maharashtra or any other State—with this salary, will it be helpful to them? With this salary, will these poor people be able to send money to their home State after taking care of their own establishment in another State? When a representation was made by the Members of Parliament from all parties—I was not there and I was told—it was assured that a reply would be given by him and the reply would be favourable. That is my understanding. Whatever be it, I am told that there is a Supreme Court decision with regard to the AG's office, where people are recruited. Likewise, some policy has to be framed in order to help the poor people, whether they belong to Bihar or Maharashtra or Karnataka. Why cannot we change the policy?

Why cannot our Minister, who is for the poor people, for *aam aadmi,* do it? Here is a man who has won many hearts. Why cannot he do it? I am not making any allegation. If you do not change the policy, it would be very difficult to control the people of Karnataka. I am just bringing the facts to your notice. I request some favourale reply.

Members of Parliament have submitted a memorandum and I do not want to go into the details of it and the Minister should consider it. Yet, nothing has been stated about it.

I represent Kodagu and you know that. Hon. Member of Parliament, Smt. Prema Cariappa today...*(Interruptions)*

DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN (Tamil Nadu): Sir we fully support Poojaryji's request.

SHRI JANARDHANA POOJARY : My submission is , he can consider it. So far as the railway line to Coorg is concerned, you are well aware of the topography. Now, if the survey for the railway line is through, and if it is connected--there is some connectivity to the region—we would be grateful to him. I am not making any allegations against him. When he has presented such a good Budget, when he has considered the plight of the poor people including Biharis, he can consider this request also. It is not a big thing for him. He is a very bold person and he can do it. Thank you.

श्री लालू प्रसाद: उपसभापति महोदय, मैं सबसे पहले उन तमाम माननीय संसद सदस्यों का हृदय से आभार व्यक्त करता हूं, धन्यवाद देता हूं, जिन्होंने 2008-09 के लेखानुदान, 2007-08 की पूरक मांगों तथा 2005-06 की अतिरिक्त मांग पर चर्चा में भाग लिया। मैं सभी माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाना चाहता हूं कि आपने जो अमूल्य सुझाव दिये हैं, रेलवे की पद्धति को आगे चलाने के लिए सुझाव दिये हैं और आपने जनहित में जो कंस्ट्रक्टिव सुझाव दिये हैं--यह हाउस अपर हाउस कहा जाता है, देश भर से विद्वानों को ही चुन-चुन कर यहां भेजा जाता है, जिनके मन में न तो जात हो, न पात हो, न रेस हो और न ही राज्य की भावना हो, ऐसे लोगों को ही उस अपर हाउस में भेजा जाता है, जिनको एल्डर कहा जाता है, आप लोगों ने अच्छे सुझाव दिये। आप लोग बराबर सुझाव देते हैं।

महोदय, रेल मेरी कोई व्यक्तिगत जागीर नहीं है, यह रेल भारत के लिए लाइफ लाइन है, सभी लोगों के लिए यह जीवन-रेखा है। इस रेल को चलाने में और संवारने में आप सभी लोगों का जो समर्थन मिला, उसके लिए मैं धन्यवाद देता हूं, पार्टी लाइन से अलग हटकर भी, सभी लोगों ने समर्थन दिया और सदन के बाहर देश की करोड़ों जनता, जो उपभोक्ता है या व्यापारी वर्ग है या देश की सभी जनता, गरीब-गुरबा से लेकर किसान, महिला, बच्चे, बूढ़े, बूढ़ी, जो हमारी दादी-तुल्य हैं, सभी लोगों ने दिया। भारतीय रेल का जो कायाकल्प हुआ है और जो हमने कंसेशन दिया है, यह इमारा सोशल ऑब्लिगेशन भी है। हमको सिर्फ कमाई करनी नहीं है। भारतीय रेल सबसे बड़ी ट्रांस्पोर्टर है। सबसे सस्ती भारत की रेल है, दुनिया की रेल महंगी है, दूसरे देशों की रेल सब्सिडी पर चलने वाली है, लेकिन यह भारतीय रेल सबसे सस्ती है, सबसे न्यारी है और प्यारी है। सब की नजर में भारतीय रेल को स्वीकार किया गया है। भारतीय रेल का नेटवर्क 63 हजार किलोमीटर है, पूरे देश में फैला हुआ है और जहां नहीं गया है, वहां हम लोग रेल लाइन बिछा रहे हैं। चूंकि भारत के अपने जो लोकप्रिय और ईमानदार प्रधान मंत्री जी, डा. मनमोहन सिंह जी ने लाल किले की प्राचीर से सबसे पहले देशवासियों का ध्यान आकृष्ट किया था, संबोधित किया था कि अगर रोटी देना है, रोजी देना है, तो इन्कलाब जिन्दाबाद के नारे बहुत लगे, इन्कलाब जिन्दाबाद-मुर्दाबाद के नारे लगे, लेकिन रोटी उससे नहीं आएगी, रोटी आसमान से नहीं टपकेगी, जिस रोटी की बात हम करते हैं। हम लोगों ने भी 'ऐसा करो, वैसा करो' बहुत-सारे नारे लगाए, लेकिन रोटी मिलेगी तो इन्फ्रास्ट्रक्चर का विकास करने से, रेल से, जहाज से, बिजली से और हाई वे से, जिस पर हमारी सरकार, हम सभी लोग मिल कर के काम कर रहे हैं।

महोदय, दिल्ली में किसी एक पार्टी की सरकार नहीं है। इस गलतफहमी में नहीं रहना चाहिए कि कोई कांग्रेस की सरकार है। यह यू.पी.ए. सरकार है, जिसमें सभी दलों के लोग हैं और बाहर से हमारे वामपंथी दलों का अपार समर्थन इस को मिला है। वह इसीलिए मिला कि भाजपा को और संघ परिवार को दिल्ली के हस्तिनापुर सहित देश के सारी जगहों से हजारों कोस दूर रखने के लिए हम लोग एक अम्ब्रेला में इकट्ठा हुए हैं और इसीलिए यहां पर सरकार बनी। इसलिए कोई एक पार्टी को, सोनिया जी को अगर कोई ब्लेम करता है, मनमोहन सिंह जी को ब्लेम करता है, तो यह बेमानी है। हम सभी लोग उसमें हैं। भारत के प्रधान मंत्री ने कहा कि इन्फ्रास्ट्रक्चर में रेल की उपेक्षा नहीं की जा सकती है। मैं बराबर दोहराता हूं, सभी लोगों को याद कराता हूं, महोदय। भारतीय रेल दुनिया में तीसरे स्थान पर पहुंच चुकी है, उनके नजरिए में और हमारे नजरिए में, तो हमें इस भारतीय रेल को एक नम्बर की रेल बनाना है। और उसी दिशा में हम लगातार शुद्ध भाव से मेहनत कर रहे हैं, बिल्कुल साफ-सुथरे ढंग से काम रहे हैं। किस भी दल के माननीय सदस्य हों,

मेरे लिए किसी के प्रति कोई हैट्रिड नहीं है। हमारे माननीय सांसद जो भी हमको सुझाव देते हैं, सुझाव तो सब यहां प्रोसीडिंग्स में चले जाते हैं, यह तो लिखा हुआ इतिहास होगा, लेकिन जो हम से मिलते-जुलते हैं और जन-हित के वे जो भी सुझाव देते हैं, उन सुझावों पर हम पूरी मेहनत करते है, पूरी कोशिश करते हैं। क्योंकि मैं किसी एक राज्य का मंत्री नहीं हूं, with the comparison of the other States, चाहे विकास के मामले में, शिक्षा के मामले में, चिकित्सा के मामले में, इंफ्रास्ट्रक्चर के मामले में और lowest investment के मामले में अगर हम तुलना करेंगे तो आजादी मिलने के बाद बिहार के साथ लगातार यहां जो भी सत्ता रही है, चाहे हमारी भी सरकार थी, वी॰पी॰ सिंह जी थे, गुजराल जी थे, देवगौड़ा जी थे और कांग्रेस पार्टी - सभी लोग रहे, लेकिन with the comparison of the other States, बिहार के साथ नाइंसाफी हुई है। इसी नाइंसाफी के खिलाफ रिजनलिज्म आया, क्षेत्रीयता आई और सारे राज्यों में भेदभाव के खिलाफ क्षेत्रीय लीडर्स उदयमान हुए हैं। महोदय, मैं बोलता हूं और निकट भविष्य में, मैं कोई लक्षण नहीं देखता कि कोई एक राष्ट्रीय पार्टी कह दे कि अकेले हमारी पार्टी की सरकार बनेगी। ऐसा कोई लक्षण नहीं देखता, जब भी सरकार बनेगी तो एक धारा पर बनेगी और हम धर्मनिरपेक्षता के सवाल पर इकट्ठे होकर देश के जो हमारे किसान हैं, मजदूर हैं, आम आदमी है, उनका विकास हो, जो वंचित लोग हैं, उनका विकास हो, हम उनके लिए काम कर रहे हैं।

महोदय, भारतीय रेल का इतना बड़ा नेटवर्क है, यह मैं नही कहता, हमारी बहन सुषमा जी न जाने इनका किस बात की शिकायत है कि जब से इस घर से हम लोगों ने उनका उधर विदाई की है, पता नहीं हम लोगों से विदाई करने में कौनसी चूक हुई है कि वह एक ही आंख से हमको देखती हैं। महोदय, हम जिस घर से या जिस परिवार से आते हैं, उसमें बहन के प्रति ममत्व हैं। हां, दोष हो सकता है कि हमने प्रयास नहीं किया कि अपनी बहन को जो इतने लंबे समय से दूसरे घर गयी है उन्हें हम कुछ दिन के लिए बुलाकर तो लाएं। यह हमारा अपराध हो सकता हैं। महोदय, यह हमारा अपराध हो सकता है और इसे हम सुधारने की कोशिश करेंगे। महोदय, फिर राखी का त्यौहार, जिस में बहन कहती है कि, भइया मोरे राखी के बंधन को निभाना, और हम लोग उसे निश्चित रूप से निभाते हैं, लेकिन हम को जरूर ध्यान देना चाहिए। वह कोई फिल्म है, हमारे सदस्य जानते होंगे, मैं तो नहीं देखता, हमारी जो पुरानी फिल्म थी, उसका गाना है, सजन रे ... चाहे सजन हो या सजनी हो, "सजन रे झूठ मत बोलो खुदा के पास जाना है, न हाथी है न घोड़ा है, वहां पैदल ही जाना है।" इसलिए हम को सच्चाई से कतराना नहीं चाहिए। महोदय, मैं नहीं कहता, मैं allegation भी नहीं लगाता और उस में फायदा भी नहीं हैं, क्या फायदा है, अपना काम करना चाहिए, क्या हालत थी जब यहां दिल्ली में एन॰डी॰ए॰ का शासन था? चाहे कारण जो भी रहा हो, हमारे छोटे भाई दिग्विजय सिंह जी कल बता रहे थे कि हमको रेल की क्या हालत मिली थी, जर्जर मिली थी। वह खुद स्वीकार कर रहे थे। तो एन॰डी॰ए॰ के समय में रेल का, नीतीश कुमार जी जो मेरे छोटे भाई हैं, वह इसी घर से निकलकर गए हैं, आज मुख्यमंत्री हैं, उनके कार्यकाल के पहले रेलवे की स्थिति कुछ अच्छी थी और अच्छी थी, लेकिन जब से ये लोग बैठे, रेलवे की हालत बद-से-बदतर और बिल्कुल कंगाल, दिवालिया थी और 61 हजार करोड़ की देनदारी थी। यह मै नहीं कहता हूं, डा॰ राकेश मोहन कमेटी, देश के जो महान अर्थशास्त्री हैं, उस कमेटी का गठन नीतीश कुमार जी ने और उस सरकार ने किया था। इसमें डा॰ राकेश मोहन कमेटी ने साफ-साफ लिखा है कि साफ-साफ लिखा है कि बिल्कुल Bankruptcy है, इसमें ऐसा कोई लक्षण नहीं और अगले 60 साल तक कोई लक्षण नहीं लगता कि इसका सुधार कैसे हो। उन्होंने कुछ सुझाव भी दिए थे कि भाड़ा बढ़ाते जाना है, छंटनी करना है, मैनपावर को रिड्यूस करना हैं, प्राइवेट सेक्टर में देना हैं और पदों को समाप्त करना है। अगर हम छंटनी करते हैं, अगर हम रोजी-रोजगार नहीं देते हैं, तो हम देश में नक्सली बनाने की ओर लोगों को अग्रसर करते हैं। डा॰ राकेश मोहन कमेटी ने लिखा था, जो ऑपरेटिंग पार्ट है, वह मैं इसमें से पढ़ देता हूं, "To put in bluntly the business, at usually low growth, will rapidly drive the IR to fatal bankruptcy, and in fifteen years' go it will saddle with an additional financial liability of owner Rs. 61,000 crores." सर, यह लालू यादव का लिखा हुआ नहीं हैं। यह रिपोर्ट में है, यह एक रिकॉर्ड है। जिस भाई की प्रशंसा हमारी बहन सुषमा जी कर रही थीं, उन्होंने जो बजट पेश किया, उन्होंने खुद स्वीकार किया हैं कि 1998-99 में रेलवे सरप्लस उपार्जन कर रही थी। यह नीतीश जी का भाषण है, यह यहां पर रिकॉर्डेड है पहले का, कि उसके बाद पांचवे वेतन आयोग की सिफारिशें लागू करने तथा अन्य कारणों से रेलवे की वित्तीय स्थिति खराब हुई, जिसके परिणामस्वरूप भारतीय रेल को वर्ष 2000-01 तथा 2001-02 में डिविडेंड भुगतान को स्थगित करना पड़ा, जो हमारी दीदी बोल रही थीं कि नीतिश कुमार ने डिविडेंड भुगतान किया और बड़ी चतुराई से, बड़ी चालाकी से। खुद उन मंत्री का यह बयान हैं, उन्होंने स्वीकार किया है ...(व्यवधान)... में आगे बोलता हूं, सुनते जाइए। तत्कालीन मंत्री नीतिश कुमार द्वारा 26 फरवरी, 2002 को वर्ष 2002-03 के लिए प्रस्तुत बजट में कहा था वर्ष 2000-01 में 1,500 करोड़ के डिविडेंड को स्थगित करने का प्रस्ताव था, लेकिन शुद्ध राजस्व में कमी होने के कारण 1,823 करोड़ रुपए का डिविडेंड भुगतान स्थगित करना पड़ा था।

श्रीमती सुषमा स्वराज (मध्य प्रदेश): पुराना वाला। ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: नहीं, इनके समय का। यह अपने कार्यकाल का कहा, नहीं तो उनके कार्यकाल का क्या हुआ? थोड़ा सा डिविडेंड दिया और मेजर छोड़कर चले गए। जो मेजर रहता था, उसको आपने कवर करके कह दिया कि इतना उन्होंने भुगतान किया था।

महोदय, 26 फरवरी, 2003 को वर्ष 2003-04 का बजट पेश करते हुए उस समय के रेल मंत्री नीतीश कुमार ने अपने भाषण में यह बातें कही थीं—वर्ष 2003-04 में यात्री यातायात से आमदनी 13,450 करोड़ रुपए की बजट लक्ष्य की तुलना में 720 करोड़ रुपए कम होने की संभावना है। यह उन्होंने स्वीकार किया, बजट में भाड़ा 10 प्रतिशत, 30 प्रतिशत, 20 प्रतिशत बढ़ाने के बाद भी उन्होंने यह स्वीकार किया। बजट के अनुसार 41,538 करोड़ रुपए की सकल यातायात प्राप्तियां संशोधित अनुमान से घट कर 40,867 करोड़ रुपए हो गई है। आगे मैं नहीं बोलूंगा कि रघुराम जी ने क्या कहा था? अहमदाबाद की संस्था में प्रो॰ जी॰ रघुराम ने भारतीय रेल के टर्न एराउण्ड का विश्लेषण करते हुए क्या लिखा? वित्तीय स्तर पर भारतीय रेल ऋण संकट के जाल की ओर बढ़ रही थी। वर्ष 1996-2001 के बीच भारतीय रेल की शुद्ध राजस्व प्राप्ति, नेट रेवेन्यू रिसीट 4,165 करोड़ रुपए से गिरकर 1,471 करोड़ हो गई थी, इसका मतलब राजस्व की प्राप्तियां 24 प्रतिशत प्रति वर्ष गिर रही थी। भारतीय रेल के इतिहास में इस अवधि को बदतर कहा जा सकता है। इस अवधि में मैं किसी का नाम नहीं लेना चाहता हूं, लेकिन आगे जाकर कहा है कि अगर यह सरकारी विभाग न होता, कारपोरेट हाउस होता, तो ऐसे लोगों की छंटनी कर दी जाती, उन्हें हटा दिया जाता। यह सरकार में भी संभव हो सकता था। ...(**व्यवधान**)

श्रीमती सुषमा स्वराज: लालू भाई, पहली बात जो जिस राकेश मोहन कमिटी की रिपोर्ट का आप उद्धरण दे रहे हैं, उसको नीतिश जी ने स्वीकार नहीं किया था, हमारी सरकार ने उसको रिजेक्ट कर दिया था। इसलिए राकेश मोहन कमिटी की बात आप मत करिए, वह रिपोर्ट हमने रिजेक्ट कर दी थी। दूसरी बात जो आप कह रहे हैं, आपने जितना डिविडेंड 2004-05 में आकर दिया, उससे 200 करोड़ ज्यादा नीतीश कुमार उससे पहले देकर गए थे।

श्री लालू प्रसाद: नीतिश कुमार का जो स्टेटस पेपर है, जिसमें उनके दस्तखत हैं, वह भी मैं पढ़कर सुना देता हूं।

श्री एस॰एस॰ अहलुवालिया (झारखण्ड): स्टेटस पेपर क्या है? ...(**व्यवधान**)... कौन दे गया? ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: मंत्री जी को बोलने दो भाई। ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: कौन दे गया, कौन ले गया। ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सुषमा स्वराज: आप जिस बात को कह रहे हो, वह वो अर्थव्यवस्था थी ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: आप बाद में क्लेरिफिकेशन पूछ लीजिएगा।

श्री लालू प्रसाद: उनके पहले स्थिति ठीक थी, नीतिश कुमार से पहले। ...(**व्यवधान**)...

श्री एस॰ एस॰ अहलुवालिया (झारखंड): 1996 का अभी आपने गिनाया कि 24 प्रतिशत प्रतिवर्ष गिर रही थी राजस्व प्राप्तियां और 1996 में ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सुषमा स्वराज: लालू भाई, जिस कंसेप्ट की आप बात कर रहे हैं, वह कंसेप्ट हमें विरासत में मिला था, जो हमने आपको विरासत में दी, वह पुख्ता अर्थव्यवस्था थी।

श्री लालू प्रसाद: हमने तो कोई टेका-टेकी नहीं की थी, हमारी बात को सुन तो लिया जाए। "Until the year 1998-99, the Railway had been generating net surplus. But, owing to the implementation of the recommendation of the Fifth Pay Commission..." यह बहाना है।

श्री एस॰एस॰ अहलुवालिया: बहाना नहीं है। बहाना नहीं है। ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: यही होता है, बहाना बनाने के लिए कि पे रिवीज़न आ गया बाढ़ आ गई, भूकम्प आ गया, आंधी आ गई, इसलिए हमारा काम लटक गया, यह तो लोगों की बोलने की भाषा है।

श्री एस॰ एस॰ अहलुवालिया: आप मुख्य मंत्री थे, प्लानिंग कमीशन में आकर आपने ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: अहलुवालिया जी, यह ठीक नहीं है। ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: अहलुवालिया जी, आप जरा सुन लीजिए। ...(**व्यवधान**)...

श्री एस॰ एस॰ अहलुवालिया: जो बहाना प्लानिंग कमीशन में आकर आपने किया था, यह पढ़िए आप जाकर। ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: अहलुवालिया जी, आप इंटरवीन नहीं कर सकते। यह ठीक नहीं है। ...(**व्यवधान**)... ऐसे नहीं होता। डिबेट ऐसे नहीं होती। ...(**व्यवधान**)... डिबेट ऐसे नहीं होती। आपको रिप्लाई सुननी पड़ेगी। ...(**व्यवधान**)...

श्री एस॰ एस॰ अहलुवालिया: हाऊस को मिसलीड कर रहे हैं। ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: मिसलीड कर रहे हैं। ...(**व्यवधान**)... No; no. *(Interruptions)*... I will not allow this. ...*(Interruptions)*... This is not correct. ...*(Interruptions)*... Shri Ahluwaliaji, this is not correct. ...*(Interruptions)*... Please sit down. ...*(Interruptions)*... You please sit down. ...*(Interruptions)*... There should be a system. It is not that every time you will intervene and say that it is not correct. ...*(Interruptions)*...

श्री तपन कुमार सेन (पश्चिमी बंगाल): सेलरी का भी बहाना हो सकता है। ...(**व्यवधान**)...

श्री एस॰ एस॰ अहलुवालिया: वे बोल रहे हैं। ...(**व्यवधान**)...

श्री विजय कुमार रूपाणी (गुजरात): वे बोल रहे हैं। ...(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Panyji, you please sit down, ...*(Interruptions)*... I request the Members to listen to the hon. Minister because he is replying to the debate. ...*(Interruptions)*... He will not reply as you want it.

श्री लालू प्रसाद: नीतिश जी आगे कहते हैं - राज्य के मुख्य मंत्री, पूर्व रेल मंत्री और हमारे छोटे भाई - As a result, the Indian Railways had to defer payment of dividend partially during the years 2000-01 and 2001-02. And, operating ratio has also worsened. ऑपरेटिंग रेश्यों को हमारे कार्यकाल में 100 रुपए से लाकर 76 पर हमने पहुंचाया, हमने इसे हमारे कार्यकाल में वहां पहुंचाया है, यह हमारी उपलब्धि हैं। लोग बोलते हैं कि लालू यादव 'गोगिया पाशा' है, 'पी॰सी॰ सरकार' हैं। महोदय, 'गोगिया पाशा' और 'पी॰सी॰ सरकार' ने भारत का नाम देश और दुनिया में ऊंचा किया है और 'गोगिया पाशा' और 'पी॰सी॰ सरकार' कागज से नोट बनाते थे, लेकिन हमने तो छुपे हुए नोटों को निकालकर, सारी रिवीजन की पेमेंट करके, बिना भारत सरकार के फाइनेंस डिपार्टमेंट के आगे हाथ फैलाए हुए नेट सरप्लस अर्निंग चारों-पांचों बजट में 69,000 करोड़ हमने दिया है। यह हाऊस है, 'गोगिया पाशा जी', आदमी को हाथी बना सकते हैं। पी॰सी॰ सरकार बना देते थे, रघुवंश बाबू को एक बार बक्सा में बंद करके उड़ा दिया। मध्य प्रदेश में बहुत लोग हाथ की सफाई करते हैं। कोई जादूगर हमको बक्सा में बंद करके ले जा रहे थे तो मैंने बोला कि मैं क्यों इस फेरा में फसूं, रघुवंश बाबू को ले जाओ, वह हमारे परम बाबू हैं। वह हमको पीछे से निकाल दिया। पीछे से निकाल दिया और आगे डिब्बा दिखा दिया। उनको कहा कि आप पीछे से निकल जाइए, खाली है तो उड़ गए। महोदय, कभी ऐसा देखे हैं कि रेल में बैठे आदमी को पी॰सी॰ सरकार ने दिखाया हो। हम ट्रांसपोर्ट करते हैं उसमें हम करोड़ों आदमी को रोज ले जाते हैं और ले आते हैं। सच्चाई को, यथार्थ को स्वीकार करना चाहिए। हां, गलती हो सकती है, भूल हो सकती है। आदमी चूक सकता है। हम तो कोई economist नहीं हैं। हाउस में फिगर बताना पड़ता है, लोक सभा में जवाब देना पड़ता है, दोनों हाउस में जवाब देना पड़ता है। यह सर्वोपरि हाउस है, यहां कोई चीट करेगा तो वह बच कर जाएगा। अगर आपको verify करता है तो आप रिजर्व बैंक से verify कर लीजिए कि यह हमारा है या नहीं है। महोदय, मैंने कहा है कि अगले चुनाव के बाद अपने कार्यकाल को पूरा करके रेल मंत्रालय छोड़ेंगे, जब हम यहां से जाएंगे ...(**व्यवधान**)...

श्री एस॰ एस॰ अहलुवालिया: आप छोड़ेंगे भी ...(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: लगातार यही बैठे रहिएगा, यहां से दूसरी जगह नहीं जाएंगे, आपका प्रमोशन नहीं होगा। महोदय, आज हम एक लाख करोड़ सरप्लस यानी आपके शासन का जो annual plan था, उसको पांच गुणा कर रहे हैं। महोदय, मैं संक्षिप्त में यह बताना चाहता हूँ कि पहले रेल की हालत क्या थी। अभी आदरणीय राम जेठमलानी जी इस हाउस में नहीं है। उन्होंने मुझे कहा कि देखो बेटा, और कुछ करो या नहीं करो, लेकिन इस देश में, हमारे भारत में देश-परदेश के लोग आते हैं। प्रदेश के लोग ज्यादा आते हैं। जब वे स्टेशनों पर जाते हैं, बड़े शहरों में जाते हैं तो स्टेशन के प्लेटफार्म पर आदमी खड़ा नहीं रह पाता है। खड़ा ही नहीं, चार बजे सुबह जब गाड़ी आती है तो यह स्वाभाविक है, लैट्रिन, मल, मूत्र से स्टेशन भर जाते थे और कोई साफ-सफाई की बात नहीं थी। महोदय, इनके राज में तो मैं खुद victim रहा हूं। मैंने देखा है कि हर बड़े स्टेशनों पर करोड़ो मक्खियां भिन-भिन करती रहती थी। इस प्लेटफार्म की, इस रेलवे स्टेशन की साफ-सफाई करवाते हैं, इसके लिए हम competition करवा कर शील्ड देते हैं। सारे स्टेशनों की साफ-सफाई की तरफ हमारी priority है। महोदय, बजट में देख गया होगा, राम जेठमलानी के सुझाव को देखते हुए हमने अगले तीन साल में भारतीय रेल में Green Toilet, जो सोक कर जाता है, के लिए पांच सौ करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। मेरी जगह पर जो भी साथी आएंगे, यह उनको करना पड़ेगा। लैट्रिन और पेशाब जो लाइनों पर गिरते हैं, हम जिन लाइनों से चलते हैं, उन लाइनों के बगल में कहीं गिरजाघर है, कहीं मस्जिद है, कहीं मंदिर है और कहीं गुरुद्वारा है, हम इनको तोड़ नहीं सकते हैं, न हम तोड़ने देंगे। हम रेल को divert करके ले जाएंगे। यह हमारा अपवित्र ऐसे भी होता था और hygienic भी नहीं था, इसलिए बीमारी होती थी, इसलिए यह हमारी अवधारणा है। महोदय, देखा गया होगा कि आजादी के बाद देश की जनता को क्या चाहिए, वह भी एयर कंडिशन्ड में जाना चाहती है, वह भी गद्देदार सीट पर बैठना चाहती है। हमने उसी दाम पर, उसी पैसे पर सारे देश में जितनी भी हमारी गाड़ियां हैं, उन सभी में युद्ध स्तर पर कुशन सीट लगाने के लिए पैसे का प्रावधान किया है। हम सारी गाड़ियों में दो इंच की गद्देदार सीट लगवा रहे हैं। ताकि देश की जनता, आम आदमी, कॉमन आदमी आज यह महसूस करे कि वह पन्द्रह सौ रुपए में थ्री टायर ए.सी. में चलते थे, आज वह पांच सौ रुपए में चढ़ रहे हैं। पांच सौ रुपए में जा रहे हैं। आज पूरे देश में, लोकप्रिय गरीब रथ, fully air-conditioned गरीब रथ में निम्न, मिडल क्लास की बेटी, बहू, बूढ़े-बुजुर्ग, शादी, बारात के सारे लोग बैठकर जा रहे हैं। इस भारतीय रेल का सबके सहयोग से जो हमने कायाकल्प किया, अंग्रेजी सरकार के समय से सारे स्टेशनों को आप देखिए, आखिर क्यों ध्यान नहीं दिया गया? मैं किसी पर आरोप लगाना नहीं चाहता। गाड़ी हो गई है ऊंची और प्लेटफार्म है नीचा। हमारी मां और बहनें, सीनियर सिटिजन्स, बच्चे, विकलांग - किस तरह से बिच्छू की तरह उस पर चढ़ते थे और कितनों की टांगें कट गई उसमें। देश के सारे प्लेटफॉर्मों को हम हाई लेवल कर रहे हैं, ऊंचा कर रहे हैं और केवल प्लेटफॉर्म ही नहीं, प्लेटफॉर्म के शेड को भी ऊंचा कर रहे हैं। साथ ही पैसेंजर अमेनिटीज से लेकर 24 कोच की गाड़ी जब हम चला रहे हैं, तो जो प्लेटफॉर्म छोटे थे, उनको हम लंबा कर रहे हैं और रेज कर रहे हैं। पैसेंजर अमेनिटीज पर हमने एक सौ करोड़ रुपया हर साल, हर बजट में रखा। जो हमारे जी॰एम॰ लोग रेलवे बोर्ड के सामने सैंसर के लिए चक्कर काटते थे, मैंने सबकी पावर को डीसेंट्रलाइज किया, विकेन्द्रीकरण किया कि जो जरूरी है, आप उसको मॉडल स्टेशन बनाओ और क्रमबद्ध तरीके से बजट में लिखा, साफ उल्लेख है कि देश के सारे स्टेशनों को और जो स्टेशन ही नहीं, हॉल्ट भी हैं - हॉल्ट पर जनता से कहा जाता था - मिट्टी भरो, आप भर दोगे, तब हॉल्ट हम बनाएंगे, लेकिन हमने कहा कि नहीं, हॉल्ट को बनाने में भी रेल कंट्रीब्यूट करे, सारी सुविधाएं हॉल्ट पर भी देनी हैं और आज रेल की चारों तरफ, आज देखिए देश भर में हमारी बेटियां, हमारी ग्रामीण बेटियां, खास कर यहां तो शहर में, दिल्ली में जिनको सुविधा है, जो सम्पन्न लोग हैं, यहां अस्पताल, हैं यहां अच्छे-अच्छे कॉलेज हैं, लेकिन उससे अलग हटकर आप देखेंगे, तो ग्रामीण बेटियों को तो वह नसीब नहीं है ग्रेजुएशन की शिक्षा। उसके माता-पिता के पास पैसा नहीं है, इसलिए ग्रेजुएशन तक शिक्षा लेने के लिए चाहे हमारे गांव की बेटी हो, छोटे शहर की बेटी हो, इन सारी बेटियों के लिए निःशुल्क पास का हमने इंतजाम किया और बारहवीं तक लड़कों के लिए किया। सीनियर सिटिजन्स को हमने दिया है, इनको 30 प्रतिशत मिलता है इस पर भी हम आगे विचार करेंगे, लेकिन जो सीनियर सिटिजन महिलाएं हैं,उनको हमने पचास प्रतिशत की छूट दी है। महोदय, अब सारे गांवों में सब जगह नारा लगता है —

"नाना-नानी तीर्थ करने जाओ और मुनिया बेटी, पढ़ने जाओ।"

चारों तरफ यह नारा लगता है और ये लोग, बी॰जे॰पी॰ के लोग, बी॰जे॰पी॰ के सब लोगों को नहीं और खासकर जो संघ परिवार की जो पत्रिका है "Organiser" अंग्रेजी में और "पांचजन्य" ...(व्यवधान)... तो "पांचजन्य" में जो

हमारे खिलाफ आग उगलते हैं, लेकिन उनको स्वीकार करना पड़ा किसके डर से ? देश की जनता के दबाव से। देश की जनता के डर ने उनको compel किया कि सच्चाई को लिखो और सच्चाई को लिख कर आज यथार्थ को भी लोग स्वीकार कर रहे हैं और यथार्थ को स्वीकार करना पड़ेगा। हमारी दीदी, सुषमा जी। मैंने अपने अपराध को स्वीकार किया कि हमें समय से आपकी विदाई की। हम लोगों ने आपका दिन नहीं रखा था, अब आपका दिन पकड़कर हम रखेंगे और फिर बढ़िया से आपको सजाकर, बढ़िया से आपकी विदाई करेंगे, फिर आगे आपको मौका नहीं मिलेगा।

महोदय, अब इसमें हमारे बहुत से माननीय सदस्य बोल रहे हैं कि वर्ल्ड क्लास स्टेशन - 2010 में राजधानी दिल्ली में जो खेल होने वाले हैं ...(व्यवधान)... अब इतना सुन लीजिए पहले, फिर याद करा देते हैं, अपने यहां बोलिएगा - अमृतसर - वर्ल्ड क्लास पहले से हैं, अब नई दिल्ली, बिजवासन, आनंद विहार, जयपुर, चंडीगढ़, आगरा, लखनऊ, वाराणसी, पटना, इंटरनैशनल प्लेस गया, हावड़ा, भुवनेश्वर, चेन्नई, सिकंदराबाद, त्रिवेन्द्रम, पुणे, नागपुर, तिरुपति, मुम्बई, अहमदाबाद, भोपाल, मथुरा, बंगलौर और हमारे माननीय सांसद महेन्द्र मोहन जी ने मांग की है कि कानपुर को भी वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाइए। कानपुर 25वां वर्ल्ड क्लास स्टेशन बने, इनके इस सुझाव को मैं मान लेता हूं। फिर आगे यह सब काम होगा।

श्री कुमार दीपक दास: नार्थ ईस्ट में भी कोई नहीं है।...(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: वहां गोहाटी कर देंगे। ...(व्यवधान)...

महोदय, भारतीय रेल पर 2008-09 में हम 8,500 करोड़ रुपए खर्च कर रहे हैं। आज हाथ फैलाने के बजाय हम अपने पैसे को खर्च कर रहे हैं। हमें जो गतायु सम्पत्ति का बदलाव करना होता है, उसको बदलने की स्वीकृति उसी साल दे दी जाती है। चार वर्ष में परिणामी दुर्घटनाओं में बहुत कमी आयी है। आप देखिए, उस समय कितनी दुर्घटनाएं होती थीं। हम यह नहीं कहते कि रेल मंत्री दुर्घटना करा देते हैं लेकिन हम लोग कहते थे कि नीतिश कुमार जी को लोहा फलता नहीं है। जम्मू-तवी सियालदाह एक्सप्रेस का अम्बाला-लुधियाना सेक्शन पर एक्सीडेंट हुआ जिसमें 212 आदमी मारे गए। अवध-असम एक्सप्रेस और ब्रह्मपुत्र-मेल की गैसाल में भीषण टक्कर हुई जिसमें 286 आदमी मारे गए। लोग बोलते थे कि हमने पुल बना दिए लेकिन मंगलौर-चेन्नई मेल के, कालीकट-सोरनपुर सेक्शन पर पुल ढहने से 52 आदमी मारे गए। साबरमती एक्सप्रेस में गोधरा में जो हुआ, सारी दुनिया उसके बारे में जानती है। कानपुर-ताशकंद एक्सप्रेस का मानव रहित लेवल-क्रॉसिंग, फतेहगढ़ के पास बस से टक्कर में 49 आदमी मारे गए। हावड़ा-राजधानी एक्सप्रेस का रफीगंज में एक्सीडेंट हुआ, जिसमें 108 आदमी मारे गए। हॉलीडे स्पेशल ट्रेन, कोंकण रेलवे में, राजापुर में 52 आदमी मारे गए। इस प्रकार कुल 1055 यात्री मारे गए। हमारे शासन में, जब से हम आए हैं, unmanned जो गेट है, जैसा हमने बजट में कहा, आप लोगों ने देखा कि कुली भाइयों हम ऑन टाइम gangmen बनाने जा रहे हैं और जो gangmen हैं उन्हें, जो 21हजार unmanned गेट हैं, जहां लाख मना करने के बाद भी रनओवर हो जाता है, वहां भेजेंगे। हम unmanned गेट को रेलवे का अपराध मानते हैं, इसलिए unmanned गेट को with men हमें करना है। प्रधान मंत्री जी ने भी हमें इस संबंध में कहा है। unmanned गेट को, चूंकि वहां रनओवर हो जाता है, ट्रेक्टर निकल जाते हैं, कुहासा होता है, इसलिए हम अनमैंड गेट को with men करने जा रहे हैं। दूसरा, सुषमा जी ने कहा कि चेन्नई में स्वराज भाई और आप कही जा रहे थे।

श्रीमती सुषमा स्वराज: चेन्नई नहीं, तमिलनाडु एक्सप्रेस से जा रहे थे।

श्री लालू प्रसाद: तमिलनाडु एक्सप्रेस निजामुद्दीन रेलवे स्टेशन पर बहुत देर रुकी रही, बहुत embarrassment हुआ। मैंने इसको देखा, मैंने वैरीफाई किया। यह बात सही है कि तमिलनाडु में डीरेलमैंट हो गया था, काफी गाड़ियों को डीरेलमैंट होने की वजह से आने में विलम्ब हुआ। इस वजह से यह हुआ। महोदय, हर पांच मिनट में हमें गाड़ी निकालनी पड़ती है। हमारी इंडियन रेलवे की लाइन सेचुरेटिड हो गयी है। पांच-पांच मिनट पर गाड़ी है, इतनी गाड़ियां हम चला रहे हैं - मालगाड़ी है, पैसेंजर गाड़ी है, शटल गाड़ी है - सारी गाड़ियां हम चलाते है और टाइमिंग ठीक करते हैं। जब हम इनती गाड़ियां चलाते हैं तो कहीं न कहीं कोई गाड़ी लेट हो जाती है। विलम्ब होने का कारण यह भी है कि हर जगह कॉशन लगा हुआ है। हम रेलवे ब्रिज बनाते रहते हैं, रेल बदलते रहते हैं, ET को चलाते रहते हैं, ET देते रहते हैं। जो हमारी भारतीय रेल की existing line है, यह saturated हैं, । इसको अवायड करने के लिए तथा भारतीय रेल की और तरक्की हो, विकास हो और हमारी गुड्स ट्रेन चलें, punctuality रहे, इसके लिए हम डेडिकेटिड फ्रेट कॉरीडोर- जिसकी चर्चा

आप लोगों के द्वारा की गयी, बार-बार आपने डेडिकेटिड फ्रेट कॉरीडोर - के बारे में कहा। मैं बताना चाहता हूं कि लुधियाना से हावड़ा और दिल्ली मुम्बई जाने वाले कॉरीडोर के निर्माण के लिए सरकार की स्वीकृति प्राप्त हो चुकी है। आपको जानकर प्रसन्नता होगी कि डेडिकेटिड फ्रेट कॉरीडोर ईस्टर्न कॉरीडोर का टेंडर हो चुका है।

वेस्टर्न कॉरिडोर में जापान के प्रधान मंत्री, अपने देश के प्रधान मंत्री, जायका से हुआ था कि पैसा देंगे, वह प्रधान मंत्री बदल गये और दूसरे प्रधान मंत्री आये, इसी वजह से मामला रुका हुआ था, इसलिए हमने कहा कि जायका, नो-जायका, हमारे पास जैसा है और भारतीय रेल जो कल तो आउट आफ मार्केट थी आज मार्केट में है, दुनिया का हर आदमी इसमें निवेश करना चाहता है, हर आदमी चाहता है। जब हमारे पास 20 हजार पांच सौ करोड़ कैश सरप्लस अभी है, सारा काट-कूटकर खर्चा करने के बाद, यह एक साल में नहीं बन जायेगा। महोदय, इसीलिए वेस्टर्न कॉरिडोर और ईस्टर्न कॉरिडोर के टेंडर निकाल कर हम इस काम को शुरू करने जा रहे हैं। हम छोड़कर जाने वाले नहीं है। हमारे सेकेंड फेज में दिल्ली, मुम्बई, से चेन्नई ओर चेन्नई से हावड़ा हमारी रेल जायेगी और फिर हम नार्थ में भी इसकी फिजिबिलिटी का इंतजाम करेंगे और आगे इसको हमें ले जाना है, इससे हमें लाभ है। 70 किलोमीटर की स्पीड से हम मालगाड़ी चलायेंगे, लोग बोलते हैं कि जब लालू प्रसाद रेल मंत्री नहीं रहेंगे, तब दूसरा रेल मंत्री आयेगा, तो अपने बाल नोचेगा। महोदय, ध्यान दिया जाये, लोग कहते हैं कि वह बाल नोचेंगे; अभी हाल ही में विज्ञान भवन में देश और प्रदेश के रेल से संबंधित सारे वैज्ञानिकों का सम्मेलन हुआ था। उसमें सब लोगों ने भूरि-भूरि प्रशंसा की कि भारतीय रेल के ब्रिज, लाइन ये सब बहुत मजबूत है और इस पर और लदान करने की जरूरत है। हम चर्चा करते रहते हैं, हम लोको बदलते रहते हैं, हम पुल को बिना डीआरएफ के, बिना इंजीनियर के सर्टिफिकेट के हम गाड़ी नहीं चलाते हैं, हम नदियों पर पुल बना रहे हैं, चारों तरफ हम इस काम को फैलाये हुए हैं। महोदय, हम डेडिकेटिड फ्रेट कॉरिडोर को अगले पांच साल में राष्ट्र को समर्पित करेंगे। सेफ्टी हमारी प्रायोरिटी है। हम इक्यूपमेंट लगाने जा रहे हैं, हम मशीन लगाने जा रहे हैं, एक-एक किलोमीटर का गुड्स ट्रेन है और गुड्स ट्रेन की बोगी जो खाली आती है, बिना माल के आती है, वह हैवी है, हर बोगी को हम देखेंगे, तो वह काफी हैवी है, इसलिए हम एक-एक डिब्बा का टीयर वैट चार टन कम करवा रहे हैं। हम एलम्यूनियम का कोच हम लगवाने जा रहे हैं, स्टील का लगवाने जा रहे हैं, टीयर वेट एक डिब्बा का चार टन कम होगा, तो हम आठ टन माल और उसमें लादेंगे। हमारी रेल धोखा देने वाली नही हैं। भारतीय रेल पर लक्ष्मी जी की कृपा है और ओर गणेश जी का आशीर्वाद है, विश्वकर्मा जी का आशीर्वाद है। हमारी रेल कहीं-कहीं डि-रेल जरूर कर जाती है, लेकिन एनडीए के समय में जैसी दुर्घटनाएं हुई, ऐसा दृश्य हमारे सामने अभी नहीं आया है। महोदय, इसलिए हम सुरक्षा पर ध्यान दे रहे हैं। पहले 63 टन माल तो लदता ही था, लदता था पूरा और चार्ज होता था कम, जिसकों हमने पकड़ा। महोदय, हमारी उपलब्धि खुली किताब है, कहीं भी देखी जा सकती है, कहीं भी परखी जा सकती है। हम इसके लिए तैयार हैं। हम आपको बताना चाहते हैं कि वर्ष 2006-07 में 20 हजार करोड़ रुपये से अधिक का लाभांश हुआ और वर्ष 2007-08 में 25 हजार करोड़ रुपये से अधिक लाभांश हुआ। लेखा प्रणाली में परिवर्तन मात्र से 25 हजार करोड़ रुपये सरप्लस नहीं कमाये जा सकते हैं। व्यापार बढ़ाकर, ग्राहकों का दिल जीतकर हमने यह किया है। दीदी बोल रही थीं कि लालू जी, आप बहुत खोचर लगा देते हो, काम करके फिर खोचर, हम खोचर नहीं लगाते, अगर फर्टिलाइजर का दाम बढ़ा, तो वन थर्ड डीजल हम रेलवे में कन्ज्यूम करते हैं, जब-जब डीजल का दाम बढ़ा, हमने भाड़ा नहीं बढ़ाया, भाड़ा कम करते हुए, हमने यह सरप्लस में दिखाया है। यदि फर्टिलाइजर है या खाद्य पदार्थ है, अगर इसका दाम बढ़ाते हैं, तो आम जनता पर असर नहीं पड़ता, वह तो सबसिडी जाती है, इस पर सरकार सबसिडी देती हैं। महोदय, इस साल देखा होगा कि हमने डीजल के ढोने पर पांच प्रतिशत की कमी की है। हम मार्केट को बैलेंस करते हैं, हम मार्केट को कंट्रोल करते हैं और नार्थ-ईस्ट में जाने वाला जो सामान है, जो इसेंशियल कमोडिटीज़ हैं, उन पर छह प्रतिशह की रिबेट हमने दी है। पहले हमने इसको बंद कर दिया था, इस साल इसको हमने चालू किया। मुंबई जैसे भीड़-भाड़ वाले इलाके में हमने तीन सौ नई गाड़ियां दी हैं। मुंबई में दी हैं ताकि वहां लोगों के प्रेशर को खत्म किया जा सके। मैन पॉवर, लाखों कर्मियों की छंटनी की बात चल रही थी। दस प्रतिशत - जांच कर लीजिएगा, माननीय दीदी सुषमा जी उस समय कार्मिक विभाग ने सभी विभागों को चिट्ठी लिखी थी कि अपने यहां से दस प्रतिशत की छंटनी कीजिए। यहां रेलवे विभाग में मान लिया गया। मंत्री जी के दस्तखत हो गए। मैन पावर रिडयूस करने की कोशिश की। मैंने अपनी सरकार में प्रधानमंत्री जी को लिखा कि यह रेल में लागू नहीं किया जाए। रेल अलग है। यहां हमारी अलग व्यवस्था है। यहां हमें कॉमन मैन पावर की ज्यादा जरूरत पड़ेगी। इसलिए हम मैन पावर का काम करने वाले नहीं हैं। हमारे यहां हजारों में बहाली चल रही है। चारों तरफ बहाली चल रही है। हम लाखों लोगों को बहाल करेंगे। हम कमाएंगे और बांटेंगे। बहाली को बंद करके पैसा तिजोरी में

रखने से काम नहीं चलेगा। इस एक अरब दस करोड़ मैन पावर आबादी वाले भारत को हमें जॉब देनी पड़ेगी, नौकरी देनी पड़ेगी। महोदय, जहां 2005-06, 2006-07, 2007-08, 2008-09 के रेल बजट में यात्री किराए में कमी की, वहीं एन॰डी॰ए॰ सरकार में इन लोगों ने 1998-99 में 20 प्रतिशत, 1999-00 में 5 प्रतिशत, 2002-03 में 10 प्रतिशत यात्री किराए में वृद्धि की। फिर भी सुषमा जी कहती हैं कि हम हर काम में पैंच लगा देते हैं। फच्चर लगा देते हैं। कौन फच्चर लगाते थे, यह खुला इतिहास है। मैं फच्चर नहीं लगाता, में तो फच्चर को निकालता हूं। अकुअन का दूध लगाकर फच्चर को हम निकाल देते हैं। माननीय सदस्यों ने आशंका व्यक्त की कि लाभ पीक सीजन, पॉप्युलर ट्रेन और पुराने डिजाइन के कोच पर प्राप्त नहीं होगा। ऐसा नहीं है। कुछ माननीय सदस्यों ने बैक डोर से किराए बढ़ाने की कमी को एक छलावा बताने की कोशिश की हैं। मैं पूरी जिम्मेदारी के साथ सदन को पुनः सूचित करना चाहूंगा कि बजट में न तो फ्रंट डोर से और न ही बैक डोर से यात्री किराया बढ़ाया गया है। मैं यह स्पष्ट करना चाहूंगा कि द्वितीय श्रेणी एवं नॉन ए॰सी॰ स्लीपर के किराए में की गई कमी का लाभ पीक, नॉन पीक सीजन तथा पॉप्युलर एवं नॉन पॉप्युलर गड़ियों में एक समान रूप से मिलेगा। माननीय सदस्यों ने आशंका व्यक्त की है कि नए डिजाइन के नॉन ए॰सी॰ स्लीपर एवं ए॰सी॰ 3 टियर के किराए में की गई कमी का लाभ मिलने में बरसों लग जाएंगे। ऐसा नहीं है। इस संबंध में वस्तु स्थिति यह है कि रेलवे में 12000 नॉन ए॰सी॰ स्लीपर एवं 2000 ए॰सी॰ थ्री टियर कोच हैं पुराने डिजाइन के सभी कोचों में अतिरिक्त बर्थ लगाने के लिए रेट्रोफिटमेंट का काम 2008-09 में पूरा खत्म करके सारी सुविधा देने जा रहे हैं। इस प्रकार नए, पुराने दो प्रकार के अधिकांश कोचों में किराए में कमी 2008-09 में होगी। लोग कह रहे हैं कि नई गाड़ी दी है, यह कब चलेगी? बराबर में पढ़िए। हमारी जो लाइन बन चुकी हैं, 1 प्रतिशत रह गई है, जहां कुछ पत्थर बिछाने हैं, हमें सी॰आर॰एस॰ से सर्टिफिकेट लेना है, यह हमारे विभाग में नहीं होता है, साल के अंदर, जितनी गाड़ियों की घोषणा की है, वे सारी गाड़ियां इसी वित्तीय वर्ष में चलाई जाएंगी। इसमें कहीं कमी नहीं आएगी। इश्यू को डाइवर्ट नहीं करना चाहिए। गाड़ी चलाएंगे तो हमें फायदा होगा। हम ट्रांसपोर्टर हैं। हमने यात्री किराया कम किया तो हमें मुनाफा हो गया। लोग बोलते थे, भाड़ा कम कर दिया, रेल कैसे चलाओगे? कैसे चकाचक चला दी। कैसे टनाटन चल गई। पैसा भी आ रहा है और गाड़ी भी चल रही है। महोदय, हमने यह काम किया है। पीक, नॉन पीक, पॉप्युलर, नॉन पॉप्युलर ट्रेन के किराए में फर्स्ट ए॰सी॰ श्रेणी में किया गया है, द्वितीय श्रेणी में नहीं। 2008-09 के लिए ए॰सी॰ 1, ए॰सी॰ 2 किराए में न्यूनतम साढ़े 3 प्रतिशत, 2 प्रतिशत की कमी सभी प्रकार के कोच पर की गई है। नॉन पीक एवं नॉन पॉप्युलर ट्रेनों में कमी कम से कम 7 प्रतिशत, 4 प्रतिशत होगी। पिछले तीन वर्षों में नॉन पीक सीजन और नॉन पॉप्युलर ट्रेन में ए॰सी॰ 1 के किराए में 18 प्रतिशत एवं ए॰सी॰ 2 के किराए में 17 प्रतिशत की कमी की गई है। पीक सीजन एवं पॉप्युलर ट्रेन की यह कमी क्रमशः 23 प्रतिशत और 13 प्रतिशत है। इसलिए यह कहना सही नहीं है कि ए॰सी॰ 1, 2 के किराए में की गई कमी दिखावा है। महोदय, माननीय सदस्यों ने तत्काल चार्ज, सुपर फास्ट चार्ज बढ़ा कर, आरक्षण अवधि 60 दिन से 90 दिन कर पैसा कमाने की बात कर रेलवे के कायाकल्प को मायाजाल बताने की कोशिश की है। मैंने यह सब नहीं किया है, यह पहले से ही चला आ रहा है। इससे मिलता क्या है! सौ करोड़ रुपया भी नहीं आता है। यह सब पहले का है। इसलिए नीतीश जी ने यह जो सरचार्ज लगाया था, पैसेंजर पर, जनता पर लगाया था। लालू यादव ने सरचार्च नहीं लगाया। इसलिए वस्तुतः मैंने गत वर्ष सुपर फास्ट चार्ज में 20 प्रतिशत की कमी की थी। महोदय, तत्काल योजना के अन्तर्गत टिकट खरीदने के लिए सुविधा आज से नहीं, 1997 से ही है। इसलिए देशवासियों और उपभोक्ता लोग सुन लीजिए, यह हमने नहीं लगाया है और इससे कोई नुकसान भी नहीं होने वाला है। तत्काल में टिकट लेने से पहले स्टेशन पर जो माफिया लोग होते थे, वे टिकट खरीद लेते थे और जब पैसेंजर जाते थे, तो ब्लैक करते थे, इसलिए हमने सुपर फास्ट ट्रेन में सुविधा दी है।

पश्चिमी बंगाल के माननीय सदस्यों की मांग पर झारग्राम-पुरुलिया नई रेल लाइन, जीरज-कटवा दोहरीकरण का सर्वे अद्यतन कर अग्रिम कार्रवाई की जाएगी। दुर्गापुर क्षेत्र की बढ़ती हुई मांग को देखते हुए दामोदर-मोहीशिला दोहरीकरण का सर्वे किया जाएगा। प्रांतीक से सिउड़ी नई लाइन एवं बर्नपुर से आसनसोल दोहरीकरण की स्वीकृति के लिए कार्रवाई की जाएगी। पश्चिमी बंगाल सरकार से सलाह-मशविरा कर कोलकाता क्षेत्र में कोचिंग एवं फ्रेट टर्मिनल विकास की एक समेकित योजना तैयार करने के लिए कंसलटेंट की नियुक्ति की जाएगी। पंडाबेश्वर से सेंथिया जंक्शन तथा खाना जंक्शन से रामपुर हाट रेलवे लाइन के विद्युतीकरण के लिए feasibility survey कराया जाएगा। पश्चिमी बंगाल सरकार द्वारा कुल लागत की 50 प्रतिशत राशि वहन करने की सहमति प्राप्त होने पर कोलकाता में दमदम से दक्षिणेश्वर रेलवे का विस्तार करने के लिए कार्रवाई की जाएगी।

विश्व प्रसिद्ध मंदिर नगरी नाथद्वारा, नाथद्वारा - कृष्ण भगवान, भगवान ने, हमारे पुरखा ने, हमारे खानदान के, सबको गीता का पाठ पढ़ाया। किसी दूसरे ने नहीं पढ़ाया है। हमारे पुरखे, हमारे कुल प्रधान, कृष्ण भगवान ने गीता का मर्म सारी दुनिया को पढ़ाया, अब दूसरे लोग पढ़ रहे हैं। वे लोग नहीं हैं, असली पंडित हमारे कृष्ण रहे हैं। नाथद्वारा को मावली से बड़ी लाइन से जोड़ा जाएगा। वहाँ करोड़ों लोग कृष्ण भगवान का दर्शन करने जाते हैं।

श्रीपेरम्बदूर में देश के पूर्व प्रधान मंत्री श्री राजीव गाँधी जी ने अन्तिम सांस ली थी। श्रीपेरम्बदूर वाया तिरुमाझीसई, थण्डालम् इरुकाटुकोट्टई नई लाइन निर्माण के सर्वे को अद्यतन कर स्वीकृति प्राप्त करने के लिए आगे की कार्रवाई की जाएगी। हिसार-सिरसा वाया अगरोहा नई लाइन निर्माण के लिए भी आगे की कार्रवाई की जाएगी। गजरौला से मैनपुरी वाया सम्भल, बदायूँ, एटा नई रेल लाइन का तथा पठानकोट से जोगिन्दर नगर आमान परिवर्तन का सर्वे कर स्वीकृति प्राप्त करने के लिए आगे की कार्रवाई की जाएगी। इस्लामपुर से बोध गया वाया मानपुर, बिहार शरीफ से जहानाबाद वाया एकंगरसराय तथा बिहारीगंज से बिहपुर वाया चौसा, पचरासी के बीच नई लाइन निर्माण के लिए सर्वे कराया जाएगा।

महोदय, कई माननीय सदस्यों ने आमान परिवर्तन होने एवं नई लाइन निर्माण होने पर नई ट्रेन सेवाएँ प्रस्तावित करने के बारे में आशंका व्यक्त की है। इसके बारे में हम पहले ही बोल चुके हैं। महोदय, प्रस्तावित नई सेवाएँ 2008-09 में ही प्रारम्भ कर दी जाएंगी।

कई माननीय सदस्यों ने अतिरिक्त सेवाओं की मांग की है। 2008-09 में कोलकाता उपनगरीय सेवाओं में 9 डिब्बों की गाड़ियों की जगह 12 डिब्बों वाली ईएमयू गाड़ियां कुछ व्यस्त मार्गों पर शुरू की जाएंगी। माननीय सदस्यों की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित नई सेवाओं को सम्मिलित किया जा रहा है, जो पहले हो चुका है - आगरा से अचनेरा शटल सेवा, कानपुर से जम्मूतवी तक नई ट्रेन, बापूधाम मोतीहारी से दिल्ली (आनन्द विहार) तक गरीब रथ, हावड़ा से पुरी तक गरीब रथ, छपरा-गोरखपुर इंटरसिटी सेवा, धनबाद-पटना इंटरसिटी सेवा (सप्ताह में छह दिन), कोलकाता टर्मिनल-हल्दीबाड़ी वाया न्यू जलपाईगुड़ी सियालदह-न्यू जलपाईगुड़ी सुपर फास्ट एक्सप्रेस की जगह, भागलपुर से यशवंतपुर के बीच एक्सप्रेस गाड़ी।

मैं निम्नलिखित गाड़ियों के फेरों में वृद्धि करने की घोषणा करता हूं। इसके अलावा और जो भी सुझाव होंगे, उन्हें आप लोग बताइएगा, उन्हें भी हम देखेंगे। यह जरूरी नहीं है कि इस उत्तर में सब कुछ लिखा जाए।

बापूधाम मोतीहारी से पोरबन्दर एक्सप्रेस, सप्ताह में एक दिन के स्थान पर दो दिन कर दी गई है। आदर्श नगर आजादपुर मंडी से सहरसा तक ट्रेन, सप्ताह में एक दिन के स्थान पर दो दिन कर दी गई है। राजेन्द्र नगर से जम्मू तवी एक्सप्रेस, सप्ताह में एक दिन के स्थान पर दो दिन कर दी गई है।

महोदय, भारत और बंगला देश के बीच आपसी संबंध मजबूत करने के लिए कोलकाता से ढाका के बीच मैत्री एक्सप्रेस शुरू की जाएगी। यह सेवा बंगाली नववर्ष पहला बैसाख के दिन अर्थात् 14 अप्रैल, 2008 से शुरू करने का निर्णय लिया गया है। इसके लिए गृह मंत्रालय और गृह मंत्री साहब ने काफी जोर लगाया है। इससे दोनों देशों के बीच लोगों का आना-जाना बढ़ेगा और अपने पड़ोसी देश से हमारे आपसी संबंध और मजबूत होंगे। हम लोग अब इस गाड़ी को चलाने जा रहे हैं।

कोलकाता-मुर्शिदाबाद के बीच प्रस्तावित हजारद्वारी एक्सप्रेस सप्ताह में एक दिन के बजाए चार दिन चलाई जाएगी।

एक माननीय सदस्य: सर, इसे सातों दिन चलवाइए।

श्री लालू प्रसाद: ठीक है, यह सातों दिन चलेगी। इसमें सुधार कर दीजिए, अब यह सात दिन चलाई जाएगी ...(**व्यवधान**)... आप लोग बहुत टेलेंटिड हैं। यात्रियों की मांग पर बैद्यनाथ धाम और वाराणसी के बीच में आवश्यकतानुसार एक स्पेशन ट्रेन चलाई जाएगी। पुणे से अहमदाबाद के बीच चलने वाली अहिंसा एक्सप्रेस को वीरावल (सोमनाथ) तक, जहां से आडवाणी जी ने यात्रा शुरू की थी, उसको वहां तक भेजा जाएगा। विशाखापत्तनम-निजामाबाद एक्सप्रेस का सम्बलपुर तक वाया तीतलागढ़ एवं बोलंगीर होते हुए, सप्ताह में दो दिन विस्तार किया जाएगा। कटिहार-टाटा के बीच चलने वाली टाटा लिंक एक्सप्रेस को पुन: शुरू किया जाएगा। हाटे बाजार एक्सप्रेस में आवश्यकतानुसार अतिरिक्त डिब्बे जोड़े जाएंगे।

कोसी नदी पर निर्मली में बन रहे पुल पर 40 में से 24 वेल बन कर तैयार हो गए हैं और यह काम युद्ध स्तर पर किया जाएगा। इसके लिए पूरा पैसा दे दिया गया है। पूर्वी एवं पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर के बारे में हम पहले ही बता चुके हैं।

महोदय, मैं माननीय सदस्यों द्वारा ...(**व्यवधान**)...

श्री कुमार दीपक दास: सर, नॉर्थ ईस्ट के लिए कोई नहीं है। ...(**व्यवधान**)... नॉर्थ ईस्ट के लिए एक भी नहीं है ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: अरे, पहले तो आप इधर थे ही नहीं, अब पूछ रहे हैं। ठीक है, हम वहां के लिए भी देंगे। जबलपुर-नई दिल्ली सुपर फास्ट ट्रेन जो नरसिंहपुर से इटारसी होते हुए आती है, उसे प्रतिदिन किया जाए और उसे अब से चालू कर दिया जाए।

महोदय, सभी माननीय सदस्यों के द्वारा बहुमूल्य सुझाव दिए गए हैं और अभी सभी माननीय सदस्य अनुदान के लिए पूरक मांगों का समर्थन करिए। अगर कोई काम छूट गया है, उसके लिए आप बाद में रेल भवन में मिलिए।

हमने तात्या टोपे को सम्मान दिया, हमने अब्दुल हमीद साहब के नाती को भी सम्मान दिया। देश के जो भी हमारे तमाम स्वतंत्रता सेनानी हैं, जिनके बच्चे आज भूखमरी के कगार पर पहुंच गए हैं, उनको रेलवे में रोजगार दिया जाएगा।

कुली भाइयों को जल्द ही गैंग-मैन बना कर रेलवे की लाइनों को ठीक-ठाक करके बढ़िया बनवाया जाएगा, उन्हें मजबूत किया जाएगा ताकि हमारी गाड़ियों का डीरेलमेंट नहीं हो।

महोदय, एक बार मैं सभी माननीय सदस्यों को उनके द्वारा दिए गए सुझावों के लिए धन्यवाद देता हूं। उनके सुझावों को सुना गया है, लिखा गया है और उन सब पर हम सहानुभूतिपूर्वक ही नहीं, फेवरेबल विचार करेंगे। चालू वर्ष 2007-08 की अनुदान की पूरक मांगों तथा वर्ष 2005-06 की अतिरिक्त मांगों से संबंधित विनियोग विधेयक को लोक सभा को वापस करने की कृपा की जाए। ....(**व्यवधान**)... पचौरी जी ने जो कहा था, उसके बारे में हम बोल चुके हैं। जो जबलपुर-नई दिल्ली सुपर फास्ट ट्रेन है और जो नरसिंहपुर एवं इटारसी होते हुए चलती है उसे प्रतिदिन कर दिया जायेगा ....(**व्यवधान**)... जगन्नाथ धाम, पुरी तक जाने वाली लाइन है, उसका लेटेस्ट सर्वेक्षण करवा कर, उसे पुरी तक, जहां कोणार्क है, वहां ....(**व्यवधान**)

श्री वीरेन्द्र भाटिया (उत्तर प्रदेश): लालू जी, हमने जो सुझाव दिए हैं ...(**व्यवधान**) उसमें हमने आपसे वैष्णो देवी, जम्मू से लखनऊ के लिए ...(**व्यवधान**)

श्री लालू प्रसाद: ठीक है, यह चीज़ अतिरिक्त हम इसमें जोड़ देते हैं। लखनऊ से वैष्णो देवी जाने के लिए एक ट्रेन चलाई जाएगी।

डॉ. प्रभा ठाकुर (राजस्थान): महोदय, आपने अजमेर को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा की थी, कृपया उस बारे में भी कुछ कहें ....(**व्यवधान**)। आपकी घोषणा का लोग इंतजार कर रहे हैं ....(**व्यवधान**) अजमेर को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने के बारे में ....(**व्यवधान**)

श्रीमती सुषमा स्वराज: उपसभापति जी, लालू भाई ने बहुत ही उदारता से सब लोगों की मांगें मानी हैं ....(**व्यवधान**) लालू भाई, आपने बहुत उदारता से बाकी सबकी मांगें मानी हैं। पता नहीं आप मेरी विदाई तो कब करेंगे, लेकिन विदाई से पहले एक मांग मैं आपके सामने रखना चाहती हूं, आप ज़रा उसे मान लें।

अभी आप स्वतंत्रता सेनानियों की बात कर रहे थे, मध्य प्रदेश में एक गांव है, अमझेरा। यह 1857 के शहीद, ठाकुर बख्तावर सिंह जी की रियासत थी। ठाकुर बख्तावर सिंह जी को अंग्रेजों ने फांसी दी थी और उन्हें पेड़ पर लटका कर फांसी के फंदे पर लटका दिया गया था। उस गांव के साथ मेरा बहुत भावनात्मक लगाव भी है। मेरी आपसे एक मांग है कि आपकी एक रेलवे लाइन निकल रही है नई मकसी-गोधरा। उसको आप अमझेरा से 12 किलोमीटर दूर उत्तर काशी से निकाल रहे हैं। उत्तर दिशा में 12 किलोमीटर दूर। अगर उसको आप अमझेरा से निकाल दें, इस गांव का केवल विकास

5.00 P.M.

ही नहीं होगा, बल्कि उसका कायाकल्प भी हो जाएगा और जादुई कायाकल्प नहीं होगा, बल्कि वास्तविक कायाकल्प हो जाएगा। ....(व्यवधान)... इसलिए यह बात आप मान लें कि मकसी-गोधरा रेल लाइन को अमझेरा के पास से निकालें ...(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: ठीक है।....(व्यवधान)... आपके इस सुझाव का सम्मान करते हुए और एक महान स्वतंत्रता सेनानी का सम्मान करते हुए हम अपने ऑफिसर को, इंजीनियर को बोलेंगे कि वे एलाइनमेंट को उधर से ले जाएं।

श्रीमती सुषमा स्वराज: बहुत बढ़िया। Very Good.

श्री रूद्रनारायण पाणि: सर, ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: One minute. I cannot allow you again. ...(*Interruptions*)... नहीं, नहीं। आप बैठिए।....(व्यवधान)... पाणि जी, आप बैठिए।

श्री एस॰एस॰ अहलुवालिया: उपसभापति महोदय, मैं लालू जी को एक तरफ से धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने गुरु मान्यों ग्रंथ, जो तीन सौ साला गुरु ग्रंथ साहब का गुरु पर्व होने वाला है, उसके बारे में आपने बजट में घोषणा की थी, परन्तु घोषणा करते वक्त आपने एक बात कही कि जिस वक्त यह त्यौहार होगा, उसी टाइम यह चलेगी।....(व्यवधान)... इसी अवधि के लिए। मैंने पिछले चारों बजट में आपसे रिक्वैस्ट की कि अमृतसर से पटना, पटना से नांदेड़ और नांदेड़ से अमृतसर–वह अमृतसर-नांदेड़ चलती है और नांदेड़-अमृतसर भी चलती है। अगर आप उसे अमृतसर-नांदेड़, नांदेड़-पटना और पटना-अमृतसर कर दें, तो गुरु गोबिन्द सिंह जी के इन स्थानों का जो त्रिकोण है, उसमें यह "गुरु परिक्रमा एक्सप्रेस", "सचखंड एक्सप्रेस" के नाम पर चल सकती है। परन्तु इसको रेगुलर चलाना है, सिर्फ उस अवधि के लिए नहीं, यह एश्योरेंस मैं आपसे चाहता हूं।

श्री लालू प्रसाद: ठीक है। यह हमारा सेंटिमेंट है और हम इसको करेंगे। ...(व्यवधान)...

श्री एस॰एस॰ अहलुवालिया: इसके पहले भी जब यह पास की गई थी, अमृतसर से नांदेड़ जब यह चलाई गई थी, तो रेलवे बोर्ड कहता था कि यह लॉस में चलेगी। ...(व्यवधान)... आप उसको चलाइए।

श्री लालू यादव: नहीं, यह लॉस में नहीं चलेगी। ...(व्यवधान)... एक मिनट रुकिए ...(व्यवधान)... इसका जवाब देने दीजिए ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: All of you have participated in the debate. ...(*Interruptions*)... I cannot open the debate again. ...(*Interruptions*)...

श्री लालू प्रसाद: इसको हम चला सकते है।...(व्यवधान)... हम इसको निश्चित रूप से ...(व्यवधान)... चलाने का काम करेंगे।...(व्यवधान)...

श्री एस॰एस॰ अहलुवालिया: पंडरा साहेब(?) में आपने कहा था कि आप गुरु गोबिन्द सिंह जी के वंशज हैं। ...(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: हां, हम हैं ही ...(व्यवधान)...

श्री एस॰एस॰ अहलुवालिया: आपने कहा था, राय हैं आप।...(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: हां, हम मान लिए ...(व्यवधान)... कर देंगे।

श्री रूद्रनारायण पाणि: सर, ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It is not possible. No. ...(*Interruptions*)... नहीं, आप बैठिए ...(व्यवधान)...

डा॰ प्रभा ठाकुर: सर, क्या हमें भी एक आश्वासन देंगे? ...(**व्यवधान**)...

श्री रुद्रनारायण पाणि: हमारी नहीं सुनेंगे? ...(**व्यवधान**)... रेलवे बोर्ड के चेयरमैन उड़ीसा से हैं। ...(**व्यवधान**)... विशाखापटनम से अमृतसर चलने वाली हीराकुंड एक्सप्रेस चलती है ...(**व्यवधान**)... उसको सप्ताह में सातों दिन चलाया जाए ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: आप बैठिए ...(**व्यवधान**)... बाद में बात कर लेंगे ...(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Railway Minister, I come from Karnataka. I owe a duty to Karnataka also. We met the hon. Minister and he assured us one thing. On behalf of the people of Karnataka, I request you to increase the provision for ongoing projects in Karnataka. ...(*Interruptions*)...

डा॰ प्रभा ठाकुर: सर, एक एश्योरेंस मुझे भी चाहिए ...(**व्यवधान**)... अजमेर में वह होना चाहिए ...(**व्यवधान**)...यह एश्योरेंस हमें भी चाहिए ...(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Second is, Bangalore-Mysore Doubling Project is to be speeded up by providing more funds on 50:50 basis. That will reduce the congestion in Bangalore. I request you to consider these two things.

श्री लालू प्रसाद: सर, आपने जो व्यवस्था दी है ...(**व्यवधान**)...बंगलौर-मैसूर जो लाइन है, वह महत्वपूर्ण है। समय-समय पर लोग हमारे पास आते रहे हैं। इसमें पैसे की कोई समस्या नहीं है, महोदय। ज्यादा-से-ज्यादा पैसे देकर और समय-सीमा के अन्दर हम इस काम को पूरा कर देंगे।

SHRI V. NARAYANASAMY (Puducherry): Sir... (*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: One minute. He is making a statement.

श्रीमती विप्लव ठाकुर (हिमाचल प्रदेश): सर, हम तो इनसे ज्यादा नहीं मांगते हैं। हमारे नंदपुर-भटेली के लिए एक ओवर ब्रिज मांग रहे हैं ...(**व्यवधान**)...सिर्फ एक ओवर ब्रिज ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: मैडम, ओवर ब्रिज का आधा खर्चा राज्य सरकार ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती विप्लव ठाकुर: आप देंगे ...(**व्यवधान**)... सरकारें नहीं देती हैं ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: यह नियम है, मैडम। ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती विप्लव ठाकुर: पूरा खर्चा आप देंगे ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: यह नियम नहीं है। ...(**व्यवधान**)... आप मेरी बात तो सुनिए। हम वहां के सी॰एम॰ से बात करके आपके इस स्कीम को पूरा करवा देंगे।

श्रीमती विप्लव ठाकुर: थैंक यू, सर ...(**व्यवधान**)...

SHRI SHANTARAM LAXMAN NAIK (गोवा): Sir, the hon. Railway Minister ...*(Interruptions)*...

SHRI JANARDHANA POOJARY: Sir, you know the plight of the Members of Parliament. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He has asked them to meet him.

SHRI JANARDHANA POOJARY: Sir, we cannot go there. ...*(Interruptions)*... Sir, he can give an assurance. ...*(Interruptions)*... Sir, this is the point. ...*(Interruptions)*... Why have we to get up? ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have said ...*(Interruptions)*... I can't expect the Minister to reply like that. ...*(Interruptions)*... Honourable Members, in the supplementary agenda which has been circulated, there is a Bill for consideration and passing. This Bill will be taken up later because there is a change. *(Interruptions)*

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: माननीय उपसभापति महोदय, मैं मांग नहीं कर रहा हूं, एक सूचना दे रहा हूं।

श्री उपसभापति: आप पत्र भी लिख सकते हैं।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: महोदय, यह आवश्यक है, होली के अवसर पर ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: ऐसे नहीं होगा।...(**व्यवधान**)...

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: माननीय उपसभापति महोदय, होली के अवसर पर ऐसा हो रहा है कि सारी मेट्रो सिटीज ...(**व्यवधान**)... राजधानी प्रदेशों की है, वहां आरक्षण एक-एक, दो-दो महीने का नहीं होगा। आप नई रेल चलाइए। ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: आप पत्र लिखिए न।

डा॰ प्रभा ठाकुर: सर, एक मिनट मैं भी बोलना चाहती हूं।...(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You write a letter to get an assurance. ...*(Interruptions)*... You can meet him in Rail Bhavan. ...*(Interruptions)*...

डा॰ प्रभा ठाकुर: सर, माननीय मंत्री जी ने स्वयं घोषणा की थी जन सभा में विश्व-स्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने को अजमेर का ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: बैठिए।

डा॰ प्रभा ठाकुर: मैं बस वही याद दिला रही हूं, आश्वासन चाहती हूं...(**व्यवधान**)... वहां पूरी दुनिया के लोग आते हैं। इसीलिए मंत्री जी ने घोषणा की थी, बस उसी बारे में आप से आश्वासन चाहती हूं।

श्री लालू प्रसाद: महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं...

श्री उपसभापति: तीनों पढ़ दीजिए।...(**व्यवधान**)...

GOVERNMENT BILLS

1. The Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 2008

2. The Appropriation (Railways) Bill, 2008

and

3. The Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2008

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि,

"रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2008-2009 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने का उपबंध करने वाले विधेयक पर, लोक सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाए।"

महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि,

"रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2007-2008 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर, लोक सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाए।"